

T 45589

A

L

M

A

N

A

H



A

U

T

O

'

8

6

93334

ALMANAH AUTO 1986

ÎN ALMANAH AUTO '86 SEMNEAZĂ:

IOAN ALBU • CEZAR AMIRA • ION
BANU • VASILE BĂRAN • COSTEL
CERNAT • ALEXANDRU CHIRIACESCU
• IULIAN CIOBOTARU • AUREL CO-
DREANU • HORIA CONSTANTINESCU
• VASILE DOCHIA • ANDREI FIRICĂ •
DORIN IANCU • PETRU IDRICEANU •
TRAIAN ILIE • VALERIU IONESCU •
DUMITRU LAZĂR • RAUL LĂMBOIU •
OTTO LEVAI • ION LILĂ • MIHAI MA-
TEICIUC • D.C. MAZILU • ION MĂ-
NOIU • FLORIN MOCĂNIȚĂ • ROMU-
LUS ION MOUCHA • MIRCEA MUȘAT •
DAN NĂSTASE • ION NEGREANU •
MIHAI NIEDL • OCTAVIAN NICULESCU
• MIHAI PĂRĂLUTĂ • ROMEO POE-
NARU • GEORGE POPA • DAN POPA •
OTTO REINDL • LIVIU ȘERBAN • LIVIU
CRISTIAN TICA



1986

La mulți ani



ALMANAH AUTO '86

Editat de redacția
revistei AUTOTURISM

Redactor șef
VASILE DOCHIA

Prezentarea artistică și
copertele I și IV
NICOLAE NOBILESCU

Prezentarea tehnică
N. DUMITRU

Secretar de redacție
OCTAVIAN NICULESCU

Tiparul
COMBINATUL
POLIGRAFIC
„CASA ȘINTEII”
comanda Nr. 50329

BIBLIOTECA "ASTRA"
SIBIU

ALMANAH AUTO 1986

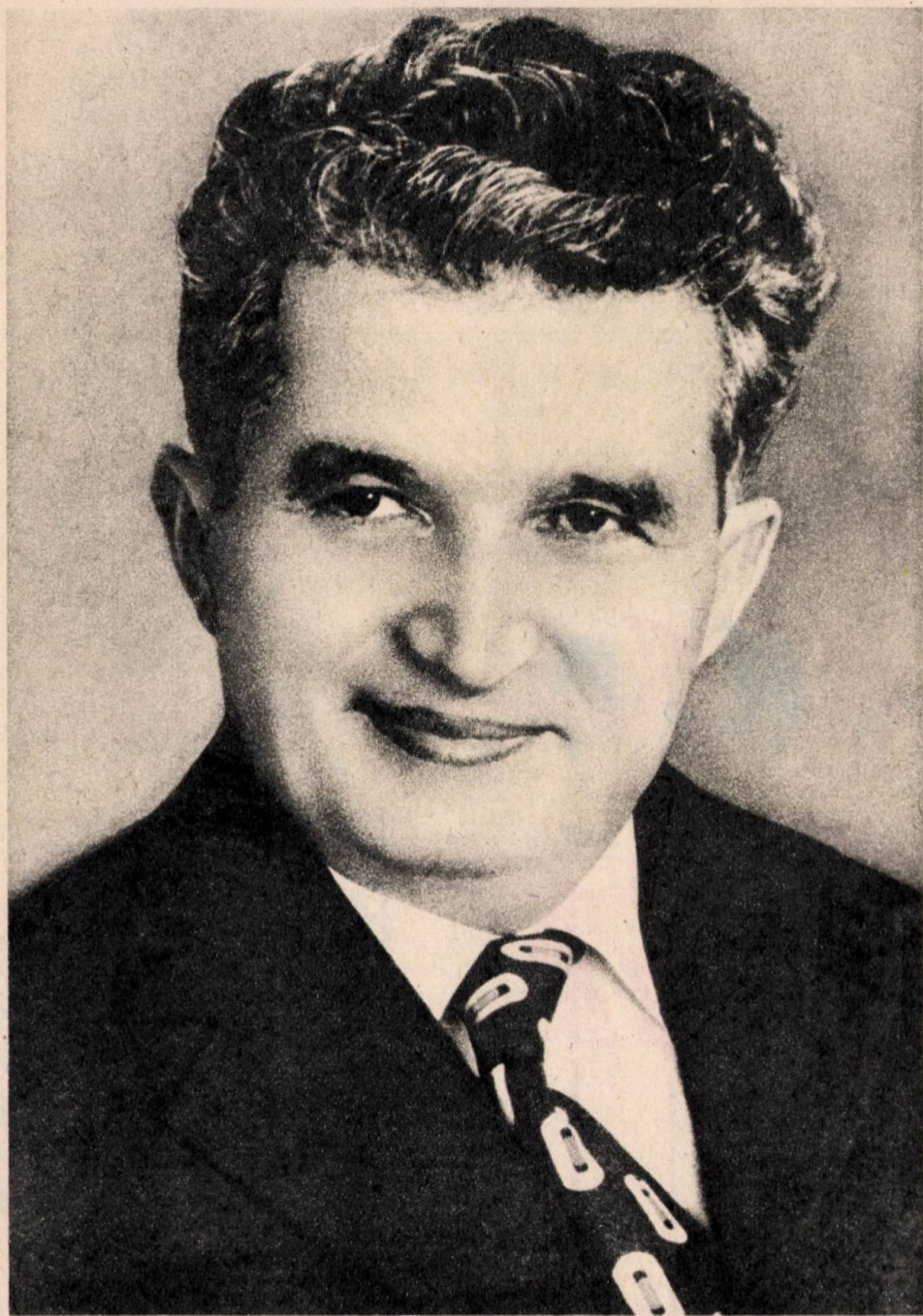
IAN. 2022

93331

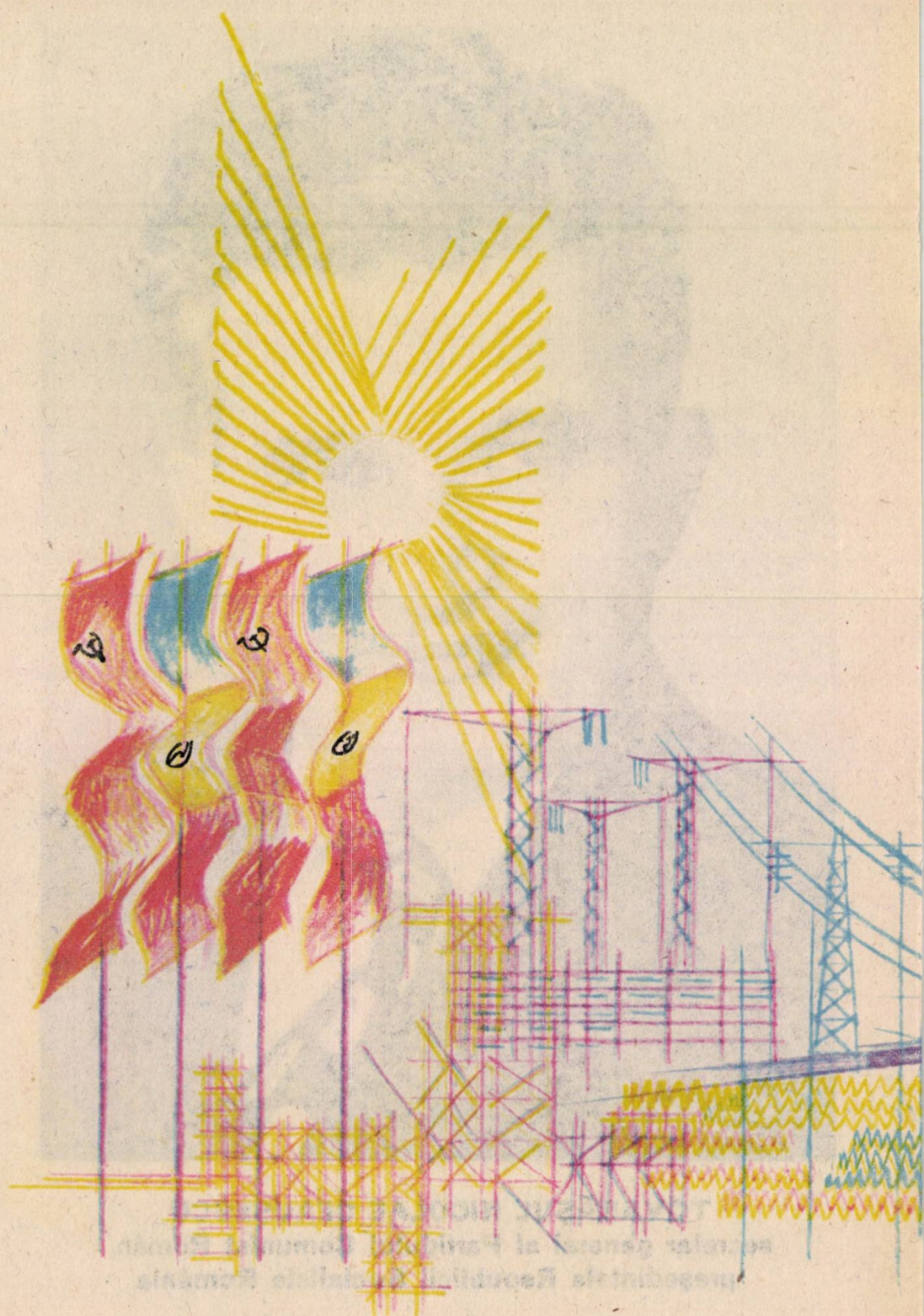
„Cincinalul 1986—1990 marchează intrarea României într-un nou stadiu de dezvoltare economico-socială, realizarea unei noi calități a muncii și vieții întregului popor. Caracteristica generală a întregii activități va fi trecerea de la dezvoltarea extensivă la dezvoltarea intensivă a industriei, agriculturii și celorlalte ramuri de activitate. În perioada anilor '86—'90 producția industrială va crește într-un ritm mediu anual de 6—7 la sută. O atenție deosebită va fi acordată ridicării calității și a nivelului tehnic al producției.

Va trebui să ne angajăm cu toată hotărârea în noua revoluție tehnico-științifică, pentru a perfecționa și organiza pe o bază nouă întreaga producție industrială. Trebuie să nu uităm nici un moment că angajarea fermă pe calea dezvoltării intensive, a ridicării calității, a înlăptuirii noii revoluții tehnico-științifice este hotărâtoare pentru înlăptuirea Programului partidului, pentru ridicarea patriei noastre pe noi culmi de progres și civilizație”.

NICOLAE CEAUȘESCU



TOVARĂȘUL NICOLAE CEAUȘESCU
secretar general al Partidului Comunist Român,
președintele Republicii Socialiste România



ORIZONT '86

Ne aflăm în pragul unui nou an de activitate, un an pe care-l dorim mai rodnic, mai eficient în dezvoltarea economico-socială a patriei, un an favorabil afirmării idealurilor păcii și colaborării între popoarele lumii. Prin tradiție, la cumpăna dintre ani, ne-am obișnuit să facem bilanțul realizărilor, să trecem în contul izbînzilor muncii noastre tot ceea ce am dobîndit în bătălia pe care o dăm cu timpul pentru a ne apropia vertiginos de viitorul nostru de aur.

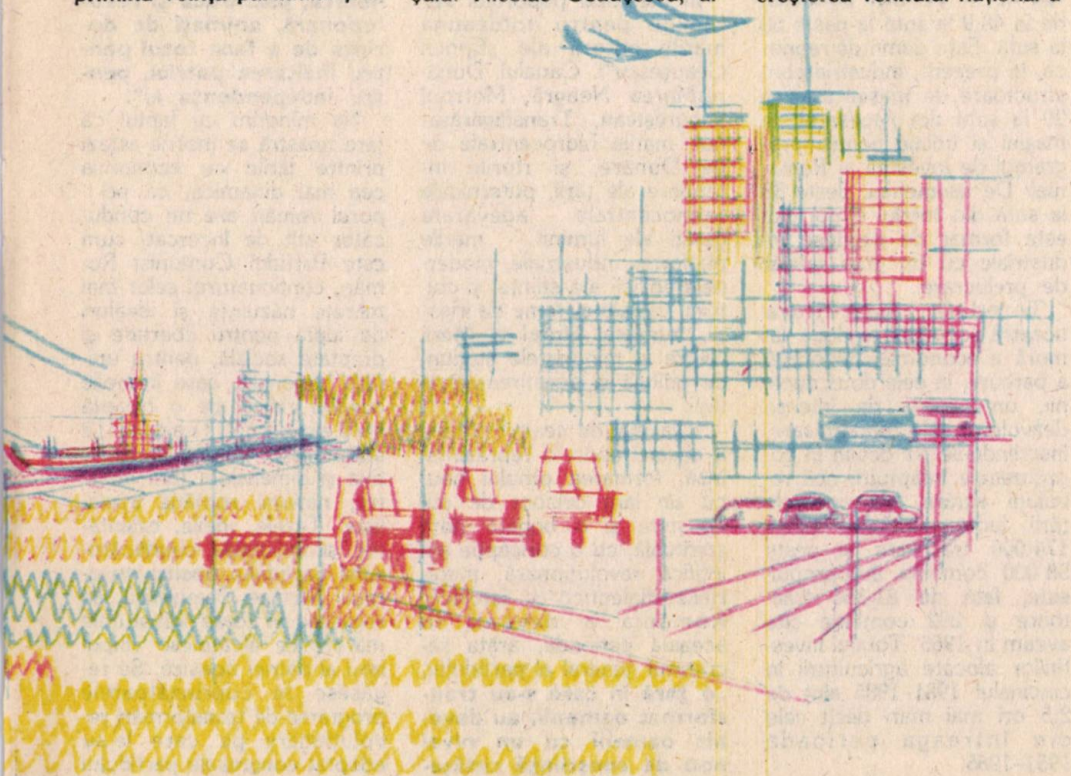
Anul 1985, pe care-l încheiem în aceste zile, a marcat împlinirea a două decenii de la Congresul al IX-lea, forumul comuniștilor care, exprimînd voința partidului și a

întregului nostru popor, a ales ca secretar general al partidului pe tovarășul Nicolae Ceaușescu, pe revoluționarul care ne-a călăuzit pe drumul celor mai strălucite realizări din istoria milenară a patriei.

Două decenii de glorioasă istorie, de mari împliniri socialiste, o epocă pe care întreaga națiune, toți cei ce trăiesc și muncesc în România o numesc cu deplină mîndrie patriotică și profundă satisfacție „Epoca Nicolae Ceaușescu”.

Marile înfăptuiri cu care ne mîndrim, noua înfățișare a patriei ca și visurile noastre de viitor sînt și vor fi mereu legate de numele tovarășului Nicolae Ceaușescu, al

cărui gînd și a cărui acțiune revoluționară se află la temelia tuturor victoriilor și năzuințelor neamului. Din 1965 și pînă în prezent au fost create peste 250 de zone și platforme industriale, cele mai multe în orașe sau localități care în trecut nu cunoscuseră nici un fel de activitate industrială. Noile capacități productive - în medie cîte o nouă capacitate de producție pe zi - au contribuit la o creștere accentuată a locurilor de muncă: de la 4,3 milioane în 1965, la aproape 7,6 milioane în 1984. Producția industrială este, în prezent, de circa șase ori mai mare față de anul 1965, iar contribuția acesteia la creșterea venitului național a





sport, în aceeași perioadă, de la 48,9 la sută la peste 60 la sută. Este demn de reținut că, în prezent, industria constructoare de mașini asigură 90 la sută din necesarul de mașini și utilaje pentru programul de investiții al României. De asemenea, peste 58 la sută din totalul exportului este format de produse industriale cu un grad ridicat de prelucrare.

Totodată, agricultura noastră socialistă, a doua ramură a economiei naționale, a parcurs, în cele două decenii, un proces de intensă dezvoltare și modernizare, înscriindu-se pe deplin în coordonatele înfăptuirii noii revoluții agrare. Pe ogoarele țării lucrează acum peste 174 000 tractoare și peste 58 000 combine autopropulsate, față de 81 356 tractoare și 292 combine cîte aveam în 1965. Totalul investițiilor alocate agriculturii în cincinalul 1981-1985 sînt de 2,5 ori mai mari decît cele din întreaga perioadă 1951-1965.

În memoria poporului vor rămîne pentru totdeauna marile ctitorii ale „Epocii Ceaușescu”: Canalul Dunăre-Marea Neagră, Metroul bucureștean, Transfăgărășanul, marile hidrocentrale de pe Dunăre, și rîurile interioare ale țării, puternicele termocentrale - adevărate cetăți ale luminii - marile platforme industriale, modernele edificii ale științei și culturii, vastele sisteme de irigații, frumosul litoral al Mării Negre și minunatele stațiuni de odihnă și ocrotirea sănătății.

Cea mai de seamă creație a acestei epoci o reprezintă, însă, formarea omului nou, cu un larg orizont de cunoaștere și o bogată viață spirituală, cu o concepție științifică revoluționară, materialist-dialectică și istorică. România a devenit în această perioadă, arăta secretarul general al partidului, „o țară în care s-au transformat oamenii, au devenit oameni cu un nivel nou de conștiință cetățe-

nească, patriotică și revoluționară, animați de dorința de a face totul pentru înălțarea patriei, pentru independența ei”.

Ne mîndrim cu faptul că țara noastră se înscrie astăzi printre țările cu economia cea mai dinamică, că poporul român are un conducător atît de încercat, cum este Partidul Comunist Român, continuatorul celor mai mărețe năzuințe și idealuri de luptă pentru libertate și dreptate socială, pentru unitate națională, care în noile condiții ridică pe o treaptă superioară tradițiile strămoșești, dă noi perspective și dimensiuni țării noastre, națiunii române socialiste. Tezele, ideile, orientările și indicațiile conducătorului partidului nostru, tovarășul Nicolae Ceaușescu, se regăsesc în toate înfăptuirile mărețe ce alcătuiesc chipul nou al patriei noastre. Se regăsesc în cuprinzătoarele programe de transformări revoluționare pe care le-au adoptat congresele partidului



și conferințele naționale ce au avut loc după anul 1965.

Având în frunte un partid puternic, cu un mare și strălucit conducător, însușit de un fierbinte patriotism revoluționar, poporul român este hotărât să scruteze, cu lucidă demnitate, viitorul. Pe masa noastră de lucru, în uzine, șantiere și pe planșete prind viață obiectivele și sarcinile stabilite prin Directivele cu privire la dezvoltarea economico-socială a României în cincinalul 1986-1990 și orientările de perspectivă pentru deceniul următor, până la sfârșitul secolului. Cu mîgală și răspundere ne-am întocmit ample programe avînd obiective cutezătoare pentru asigurarea unei calități superioare a producției românești, pentru creșterea substanțială a productivității muncii, pentru o valorificare superioară a resurselor de materii prime și energetice ale țării. Referindu-se la necesitatea modernizării structurii producției industriale, la ridicarea nivelului tehnic și

calitativ al acesteia prin aplicarea tehnologiilor moderne de fabricație, în raportul prezentat la cel de-al XIII-lea Congres al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu spunea:

„Va trebui să realizăm cu hotărîre programele privind mecanizarea, automatizarea și robotizarea tuturor sectoarelor economice. Pînă în anul 1990 se va încheia, în linii generale, reorganizarea intensivă a tuturor sectoarelor. Se va ajunge la un nivel general al producției industriei românești, precum și al calității și tehnicii acestei ramuri, comparabil cu cel din țările dezvoltate din punct de vedere economic.”

În documentele Congresului al XIII-lea al partidului se acordă, de asemenea, o atenție deosebită cercetării științifice, dezvoltării tehnologice și introducerii progresului tehnic. Pentru prima dată în istoria sa, România are o politică de stat programatică

în domeniul cercetării științifice, elaborată după cel de-al IX-lea Congres, din inițiativa și sub directa îndrumare a tovarășului Nicolae Ceaușescu și a tovarășei academician doctor-inginer Elena Ceaușescu. Se are în vedere sporirea aportului științei la înfăptuirea cincinalului 1986-1990 și la asigurarea de soluții tehnice pentru înfăptuirea obiectivelor dezvoltării economico-sociale a țării în perioada de după 1990.

Printr-o fericită coincidență, ne aflăm nu numai la cumpăna dintre ani, ci și la cumpăna dintre două cincinale, fapt pentru care viziunea noastră privește și o nouă etapă istorică, etapa celui de-al 8-lea cincinal, care se impune, în primul rînd, prin obiectivele sale mărețe pentru dezvoltarea și modernizarea forțelor de producție, printr-o nouă dimensiune dată calității muncii și valorii produselor, folosirii la maximum a resurselor energetice ale țării, prin promovarea cu fermitate a progresului în





toate sectoarele de activitate.

Planul național unic de dezvoltare economico-socială pe anul 1986 pune un accent deosebit pe dezvoltarea intensivă a industriei și a celorlalte sectoare ale economiei naționale, pe promovarea puternică a progresului tehnico-științific, stabilește o serie de obiective mobilizatoare privind creșterea productivității muncii, reducerea cheltuielilor materiale, ridicarea nivelului tehnic și calitativ al produselor, sporirea eficienței economice. Prin urmare, în concepția noului cincinal, trecerea în anul 1986 înseamnă nu numai o schimbare de calendare, ci și o profundă schimbare de mentalitate asupra punerii în valoare a tuturor resurselor de care dispune economia națională - o dezvoltare intensivă a industriei, agriculturii și a celorlalte sectoare de activitate. Aceasta este deviza noului an de muncă, a noului cincinal.

Vasile DOCHIA







UN NOU CINCINAL, O NOUĂ ETAPĂ DE DEZVOLTARE A ROMÂNIEI

În acest an se încheie cu rezultate remarcabile cincinalul 1981—1985. Prin planurile anuale, conform orientărilor stabilite de Congresul al XII-lea al P.C.R. și Conferința Națională a P.C.R. din 1981, în perioada 1981—1985, s-a acordat prioritate intensificării laturilor calitative ale creșterii economice, s-a acționat pentru îndeplinirea programelor speciale de importanță națională privind dezvoltarea mai puternică a bazei energetice și de materii prime, îmbunătățirea nivelului tehnic și calitativ al produselor, reducerea consumurilor și valorificarea superioară a

producției, îndeosebi a cheltuielilor materiale, s-a asigurat creșterea și modernizarea producției în industrie, agricultură și celelalte ramuri ale economiei naționale, dezvoltarea și perfecționarea producției materiale, ridicarea în continuare a nivelului de trai. La definirea strategiei de dezvoltare economico-socială a țării, la jalonarea direcțiilor căilor de ridicare a României pe noi culmi de civilizație și progres, o contribuție hotărâtoare a avut secretarul general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu. Toate realizările obținute de poporul român în ultimii 20 de ani sînt legate ne-



mijlocit de personalitatea secretarului general al partidului.

Deși activitatea partidului și statului nostru pentru realizarea obiectivelor fixate atât în planul cincinal 1981—1985, cât și în planurile anuale, s-a desfășurat în condiții internaționale nefavorabile, generate de persistența unor puternice fenomene de criză și dezechilibre în economia mondială, țara noastră a înregistrat în continuare progrese importante pe calea dezvoltării economico-sociale, și-a menținut dinamismul economic, venitul național, producția industrială și agricolă, nivelul de trai a crescut în ritmuri superioare mediei mondiale, precum și a celor realizate de majoritatea țărilor. Totodată, în această perioadă, au apărut și unele greutăți, contradicții, determinate atât de factori obiectivi, cât și subiectivi, care au afectat, într-o oarecare măsură, rezultatele de ansamblu pe întregul cincinal.

Începând cu anul 1986, se demarează realizarea Directivelor Congresului al XIII-lea al P.C.R. cu privire la dezvoltarea economico-socială a României în cincinalul 1986—1990. Obiectivul fundamental al planului cincinal 1986—1990 îl constituie dezvoltarea puternică, în continuare, a forțelor de producție și a bazei tehnico-materiale, înfăptuirea în linii generale a Programului partidului de făurire a societății socialiste multilateral dezvoltate,

crearea condițiilor necesare trecerii, în perioada următoare, la realizarea fazei superioare a societății socialiste, la construcția comunismului în România. În cincinalul 1986—1990, așa după cum rezultă din documentele adoptate de Congresul al XIII-lea al P.C.R., ținând seama de tendințele generale ale dezvoltării economice mondiale, de cerințele noii revoluții tehnico-științifice contemporane, se asigură ridicarea pe o nouă treaptă a bazei tehnico-materiale a societății, îmbunătățirea calității vieții, precum și întărirea poziției României de țară socialistă mediu dezvoltată și trecerea ei într-un stadiu nou, superior, cel de țară socialistă multilateral dezvoltată.

Plenara comună a Consiliului Național al Oamenilor Muncii și a Consiliului Suprem al Dezvoltării Economice și Sociale, în spiritul largului democratism care caracterizează orinduirea noastră, a dezbătut și aprobat proiectul planului pe anul 1986, primul an al cincinalului 1986—1990. În cuvântarea de o excepțională însemnătate rostită la această Plenară de secretarul general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, se arată: „Planul pe 1986 reprezintă o parte integrantă a Directivelor Congresului al XIII-lea și asigură înfăptuirea istoricelor hotărâri ale acestuia, ridicarea patriei noastre pe noi culmi de progres și civilizație.

La întocmirea planului pe primul an al cincinalului s-a avut în vedere să se asigure un ritm de creștere a producției industriale de cel puțin 8 la sută, pentru a pune de la început baze trainice realizării noului cincinal". Coordonata fundamentală a planului pe 1986 o constituie accentuarea dezvoltării intensive a industriei și a celorlalte sectoare ale economiei naționale, în primul rînd pe seama creșterii productivității muncii, reducerea cheltuielilor materiale și sporirea eficienței economice.

Prin planul pe anul 1986, prin obiectivele sale, se asigură:

- intensificarea creșterii economice, prin accentuarea sporirii rolului factorilor intensivi în toate ramurile producției materiale;

- dezvoltarea intensivă a industriei, prin folosirea cît mai deplină a capacităților de producție existente, îmbunătățirea în continuare a structurii ramurilor producției materiale, respectarea termenelor de dare în funcțiune a noilor investiții și atingerea parametrilor proiectați, sporirea gradului de valorificare a materiilor prime, materialelor, combustibililor și energiei;

- realizarea unei producții de cereale de 28—30 milioane tone pe calea creșterii potențialului productiv al pămîntului, organizarea și folosirea mai eficientă a terenurilor agricole, realizarea programului de irigații etc.;

- creșterea volumului comerțului exterior, prin sporirea mai rapidă a exporturilor și limitarea la strictul necesar a importurilor, în vederea realizării unei balanțe comerciale active;

- sporirea substanțială a aportului cercetării științifice, a dezvoltării tehnologice în promovarea progresului tehnic în toate ramurile economiei naționale;

- adoptarea prevederilor pentru anul 1986 din programele privind creșterea mai accentuată a productivității muncii și îmbunătățirea nivelului tehnic și calitativ al produselor.

În concepția de ansamblu a planului pe anul 1986, un loc prioritar deține dezvoltarea bazei energetice și de materii prime, a producției de petrol și gaze, de care depinde într-o bună măsură îndeplinirea planului la toți indicatorii. În acest scop, în plan sînt prevăzute măsuri concrete menite să asigure realizarea sarcinilor la producția de cărbune, petrol, gaze, energie electrică. Prin aceasta se urmărește, ca în anul 1986, să crească ponderea materiilor prime din producția internă și reducerea corespunzătoare a importurilor. Totodată, se prevede creșterea aportului resurselor recuperate, refolosite și reciclate la acoperirea consumului intern de materii prime.

Prevederile planului pe anul 1986, în condițiile utilizării cu maximum de economicitate a combustibililor, carburanților și energiei electrice în toate sectoarele de activitate și încadrarea în normele de consum energetic, asigură necesarul de energie pentru dezvoltarea economico-socială a țării. În asigurarea echilibrului balanței energetice, pe 1986, crește aportul resurselor refolosibile din tehnologii noi, al energiei termice, biogazului, biomasei și energiei solare.

O expresie a accentuării aportului factorilor intensivi la asigurarea creșterii economice



în anul 1986 este raportul dintre sporul de venit național și producția materială și ritmul de creștere a producției de energie; un procent sporit de venit național sau producție industriale - marfă, urmează să se realizeze cu 0,20—0,30 spor al producției de energie.

În dezvoltarea ramurilor producției materiale, mai ales în sectoarele de vîrf ale acesteia, s-a avut în vedere accentuarea modernizării structurilor producției, ridicarea calității, sporirea competitivității și eficienței produselor pe piața internațională, aplicarea de tehnologii avansate cu consumuri mici de energie. În planul pe 1986, ritmuri mai mari decît media pe industrie se prevăd în industria construcțiilor de mașini, acordîndu-se prioritate ramurilor sale de vîrf.

Fundamentarea nivelelor și ritmurilor de creștere prevăzute în planul pe anul 1986, pentru toate ramurile și subramurile producției materiale și în primul rînd ale industriei, s-a făcut într-o proporție mai mare decît în anii anteriori, la sporirea contribuției științei și tehnologiei proprii la dezvoltarea multilaterală economico-socială a patriei, la intensificarea procesului de automatizare, robotizare, de introducere a tehnicii celei mai avansate în toate domeniile, la valorificarea superioară a resurselor naționale, îmbunătățirea calității produselor și diversificarea producției. Astfel, în anul 1986, va crește aportul cercetării științifice și ingineriei tehnologice la creșterea producției, în general, la reducerea importului și

sporirea exportului, în special, precum și la realizarea indicatorilor de eficiență. În legătură cu aceasta, pe bună dreptate arăta tovarășul Nicolae Ceaușescu la Plenara comună a Consiliului Național al Oamenilor Muncii și Consiliului Suprem: „Subliniez încă o dată că nu vom putea realiza ceea ce ne-am propus fără a angaja serios cercetarea și fără creșterea rolului cercetării în toate domeniile de activitate.”

Pentru realizarea obiectivelor stabilite în planul pe anul 1986, se prevede suma de peste 300 miliarde lei. Se va asigura o mai bună repartizare și utilizare a acestora în funcție de prioritățile economiei naționale în etapa actuală, cum sînt: baza de materii prime și energetică, dezvoltarea agriculturii, înfăptuirea programelor privind îmbunătățirea nivelului tehnic și calitativ al produselor, creșterea productivității muncii, creșterea exporturilor și reducerea importurilor. Efortul principal de investiții va fi concentrat pentru terminarea obiectivelor în curs de execuție și accelerarea punerii în funcțiune a capacităților productive și devansarea unor obiective din sectoarele prioritare ale economiei naționale. Totodată, în planul pe 1986 sînt prevăzute resursele materiale și financiare necesare executării în condiții de maximă eficacitate a reparațiilor capitale și modernizărilor.

În domeniul investițiilor se are în vedere reducerea cu cel puțin 20 % a costurilor acestora. Pentru realizarea acestei sarcini stabi-





litate de Plenara comună a Consiliului Național al Oamenilor Muncii și Consiliului Suprem se impun măsuri energice din partea consiliilor oamenilor muncii, a fiecărui șantier și unitate, pe linia organizării mai bune a aprovizionării, creșterii productivității muncii, asigurării cu forță de muncă calificată, reducerii costurilor de producție, industrializării lucrărilor, eliminării supradimensionărilor și folosirii unor soluții constructive mai eficiente, promovării tehnologiilor de execuție de mare randament și tipizării construcțiilor în toate sectoarele de activitate.

Îndeplinirea în întregime a planului de investiții pe anul 1986, va contribui la dezvoltarea în continuare a bazei tehnico-materiale a societății socialiste multilateral dezvoltate, la creșterea fondurilor fixe productive, a bogăției naționale.

Întreaga construcție a planului pe anul 1986 este așezată pe criterii de eficiență. Creșterea eficienței economice și în primul rând a productivității muncii constituie un obiectiv central al planului pe anul 1986. Acest lucru este explicabil întrucât în nivelul și ritmul creșterii productivității muncii se reflectă direct și nemijlocit contribuția factorilor intensivi la creșterea economică, la sporirea venitului național. Cu privire la importanța hotărâtoare a creșterii productivității muncii pentru accelerarea progresului multilateral al societății noastre socialiste, tovarășul Nicolae Ceaușescu, secretar general al P.C.R., arăta la recenta Plenară comună a Consiliului Național al Oamenilor Muncii și Consiliului Suprem al Dezvoltării Economice și Sociale: „Creșterea mai puternică a productivității muncii constituie factorul fundamental pentru înfăptuirea socialismului și comunismului. În următorul cincinal, începând cu anul 1986, trebuie să realizăm, până în 1990, o dublare a productivității muncii. Aceasta presupune o mai bună organizare a activității întreprinderilor, mecanizarea, automatizarea, robotizarea și cibernetizarea proceselor de producție, ridicarea pregătirii tehnice și profesionale a tuturor oamenilor muncii.”

Pornindu-se de la aceste considerente, în planul pe 1986 se prevede ca productivitatea muncii în industria republicană să crească cu cca 10 %, cu cca 8 % în construcții-montaj, și cu peste 5 % în agricultura de stat. În vederea îndeplinirii acestor sarcini în toate unitățile economice, se va acționa în direcția modernizării tehnologiilor de fabricație și introducerii de noi tehnologii, creșterii gradului de mecanizare și automatizare a producției, precum și pentru extinderea metodelor moderne de conducere, îmbunătățirea asistenței tehnice, întărirea ordinii și disciplinei.

Asupra sporirii eficienței economice, în 1986 se vor utiliza și alte căi, cum sînt: reducerea costurilor de producție, creșterea în conti-

nuare a gradului de valorificare a materiilor prime, materialelor, combustibililor și energiei electrice, folosirea deplină și eficientă a capacităților de producție, reducerea consumurilor specifice și sporirea valorii unitare a produselor, ca urmare a ridicării performanțelor lor tehnice și calitative.

Prevederile planului pe anul 1986 privind dezvoltarea industriei, agriculturii, a celorlalte ramuri producătoare de bunuri și servicii asigură sporirea venitului național cu 8,7%, iar a produsului social cu 6,5% față de 1985. Semnificativ este faptul că peste 85 % din sporul de venit național se va realiza pe seama creșterii productivității muncii. Totodată, se asigură o repartizare justă a venitului național între acumulare și consum. „Vom continua — spunea tovarășul Nicolae Ceaușescu la Plenara comună — să asigurăm o repartitie cit mai bună a venitului național pentru consum și dezvoltare în proporție de circa 70 % pentru consum și 30 % pentru dezvoltare. Considerăm că o asemenea repartizare a venitului național asigură condițiile necesare pentru dezvoltarea puternică a forțelor de producție, pentru înfăptuirea reproducției socialiste lărgite, care constituie o necesitate obiectivă pentru viitorul patriei noastre, precum și pentru crearea condițiilor de ridicare continuă, pe această bază, a bunăstării materiale și spirituale a poporului. Repartizarea a circa 70 % din venitul național pentru consum creează toate condițiile pentru a asigura nu numai menținerea actualului nivel de trai, ci și creșterea în continuare a veniturilor oamenilor muncii, a nivelului lor de trai material și spiritual.”

Îmbunătățirea calității vieții constituie un obiectiv permanent al Programului partidului de făurire a societății socialiste multilateral dezvoltate. Planul pe anul 1986 conține o serie de prevederi privind dezvoltarea în continuare a construcțiilor de locuințe, a învățămîntului, sănătății și culturii. Prin creșterea desfacerilor de mărfuri cu amănuntul, sporirea volumului prestațiilor de servicii pentru populație, îmbunătățirea condițiilor de locuit ale populației, realizarea retribuției medii reale planificate și a veniturilor reale ale țărănimii se asigură înfăptuirea măsurilor cuprinse în programul de creștere a nivelului de trai pentru anul 1986, aprobate de Congresul al XIII-lea al P.C.R.

Înfăptuirea obiectivelor stabilite în planul pe 1986 creează premise trainice pentru realizarea Directivelor Congresului al XIII-lea al P.C.R. cu privire la dezvoltarea economico-socială a României în cincinalul 1986—1990, va asigura dezvoltarea în continuare a forțelor de producție, sporirea avuției naționale, ridicarea bunăstării materiale și spirituale a întregului popor, va determina îmbunătățirea structurii și profilului general al economiei naționale în ansamblul ei.

Dr. Mihai PARALUȚA

65 DE ANI DE LA FĂURIREA PARTIDULUI COMUNIST ROMÂN

„Niciodată în România n-a existat un alt partid politic cu o istorie atât de bogată și glorioasă care să fi luptat cu abnegație și să fi realizat atîta pentru fericirea poporului român, pentru măreția națiunii noastre. Partidul nostru s-a născut și a crescut odată cu proletariatul, destinul său este strîns legat de cel al clasei muncitoare, al întregului popor român”.

NICOLAE CEAUȘESCU

Evocăm în această perioadă împlinirea a 65 de ani de la făurirea Partidului Comunist Român, stegarul destinului istoric al poporului român, al luptei revoluționare a maselor largi populare împotriva exploatării și asupririi, pentru dreptate socială, unitate și independență națională, exponentul fidel al intereselor supreme ale poporului român, conducătorul încercat al operei revoluționare, patriotice, de edificare a socialismului și comunismului în România.

Eveniment de însemnătate istorică în viața clasei noastre muncitoare, a întregului popor român, transformarea Partidului socialist în Partid comunist la 8 mai 1921 a marcat o etapă nouă, superioară în afirmarea mișcării revoluționare și democratice din România, clasa muncitoare și partidul său politic ducînd mai departe idealurile luptei de eliberare națională și socială a națiunii române, cele mai bune tradiții ale mișcării muncitorești, democratice, progresiste ale partidului clasei muncitoare făurit în urmă cu nouă decenii. Sub conducerea Partidului Comunist Român, poporul nostru a străbătut un drum glorios de lupte și victorii, a înfăptuit actul demnității naționale din august 1944, mărețele țeluri ale revoluției de eliberare națională și socială, antifascistă și antiimperialistă, a asigurat transformarea democratică și socialistă a societății, a pus temelii trainice României de azi, ca țară prosperă, liberă, independentă și suverană între

popoarele și națiunile lumii.

La scara istoriei noastre multimilenare, 65 de ani de viață și luptă ai Partidului Comunist Român nu reprezintă o perioadă prea îndelungată. Dar prin drumul parcurs de popor sub conducerea sa, prin transformările sociale al căror inițiator și conducător a fost, prin uriașa influență pe care a cîștigat-o în societatea noastră, acești ani se înscriu ca o adevărată epocă istorică.

* * *

După congresul din mai 1921, îmbogățindu-și necontenit experiența revoluționară, învingînd greutățile ivite în calea sa, îndeosebi în cele două decenii cînd a fost nevoit să înfrunte condițiile aspre ale ilegalității, Partidul Comunist Român și-a sporit continuu capacitatea de a organiza și conduce lupta clasei muncitoare, a maselor largi populare pentru drepturi și libertăți democratice, pentru un trai mai bun, pentru afirmarea plenară a României în marele concert al lumii civilizate, pentru apărarea unității, independenței și integrității teritoriale a României.

Afirmarea publică, printr-o mare varietate de forme și mijloace, a programului politic, economic și social profund revoluționar, Partidul Comunist Român a reprezentat o înfruntare deschisă, de amploare, fără precedent, cu politica antipopulară a vîrfurilor claselor domi-





nante. Potrivit condițiilor istorice și obiectivelor imediate din fiecare perioadă, clasa muncitoare, condusă de partidul său comunist, a organizat numeroase acțiuni greviste, demonstrații de stradă și alte importante bătălii de clasă, s-a situat în fruntea diverselor acțiuni ale forțelor patriotice, naționale. Ele au cunoscut o maximă amploare și frecvență în perioada crizei economice, culminând cu marile bătălii de clasă ale muncitorilor române din ianuarie-februarie 1933. Luptele duse în acei ani împotriva exploatarei capitaliste, a șomajului s-au înpletit cu lupta împotriva monopolurilor străine care impuseseră guvernului român grele obligații economice, știrbind grav independența și suveranitatea țării.

Partidul Comunist Român s-a situat în fruntea forțelor patriotice, naționale, în lupta împotriva pericolului fascismului și revizionismului, pentru apărarea independenței și integrității teritoriale a țării. Exponent al intereselor fundamentale ale poporului, partidul comunist, deși se afla în adâncă ilegalitate, supus prigoanei forțelor represive, a înțeles, în întreaga sa gravitate, pericolul fascist, a chemat masele cele mai largi să formeze un front comun care să bareze calea fascismului în România. Militând pentru ra-

lierea, pe o platformă comună, a diferitelor grupuri și organizații democratice, partidul comunist a strâns legăturile cu organizațiile de masă democratice, cu Partidul Socialist, a stabilit contacte cu diferite fracțiuni ale partidelor burgheze și cu un mare număr de personalități politice cu vederi democratice, antifasciste.

În împrejurările accentuării primejdiei agresiunii fascismului și revizionismului împotriva României, documentele elaborate de P.C.R. precizau că sarcina comunistilor români este de a participa activ și hotărât la lupta pentru apărarea integrității, independenței, demnității și libertății României. Creșterea avântului mișcării antifasciste din România a fost plener ilustrată de marile demonstrații antifasciste organizate la 1 Mai 1939 sub semnul împotrivirii poporului român față de expansiunea Germaniei naziste. În organizarea și desfășurarea marilor demonstrații antifasciste și antirăzboinice de la 1 Mai 1939 din București, un rol important a avut și de această dată militantul comunist, tovarășul Nicolae Ceaușescu, cel ce conduce astăzi, în fruntea partidului și statului, destinul istoric al României.

Evenimentele politice din acea perioadă evidențiază cu putere că în Româ-



nia, în rindul maselor muncitoare, al cercurilor politice și democratice largi exista o profundă ostilitate împotriva fascismului, a Germaniei hitleriste și Ungariei horthyste. Eroica luptă dusă în acei ani de partidul comunist în fruntea clasei muncitoare, a unor largi forțe progresiste, sub steagul democrației și independenței țării, atitudinea lucidă a unor grupări politice ale claselor conducătoare au stăvilat pentru un timp ascensiunea spre putere a organizațiilor fasciste și înrobirea țării Germaniei naziste, țara noastră aflându-se printre ultimele state din Europa în care fascismul a acaparat puterea.

În momentele grele ale dictaturii militar-fasciste și războiului hitlerist contra U.R.S.S., când țara se afla sub dominația nazistă, Partidul Comunist Român s-a situat în fruntea rezistenței antifasciste, antihitleriste. Numeroși au fost membrii Partidului Comunist Român, ai Uniunii Tineretului Comunist, alți militanți revoluționari, patrioți și democrați care, în anii ilegalității, au înfruntat închisorile și lagărele, au plătit cu prețul vieții patriotismul lor, devotamentul față de cauza socialismului și a libertății patriei.

Unul din momentele glorioase ale istoriei Partidului Comunist Român este

organizarea și conducerea revoluției de eliberare națională și socială, antifascistă și antiimperialistă din august 1944, care a deschis o epocă nouă în istoria României — epoca împlinirii idealurilor de dreptate și libertate pentru care au luptat și s-au jertfit numeroase generații de înaintași, a afirmării depline a dreptului sacru al poporului român de a fi liber și suveran în țara sa, epoca trecerii la făurirea orînduirii noi, socialiste.

Partidul Comunist Român a fost forța hotărîtoare care a asigurat participarea poporului român, cu întreaga sa armată, cu întregul său potențial material și uman, alături de armatele Uniunii Sovietice, de întreaga coaliție antihitleristă, în războiul contra Germaniei naziste, pentru eliberarea deplină a țării și dincolo de hotarele sale, pentru eliberarea Ungariei, Cehoslovaciei și Austriei, pînă la victoria finală din mai 1945 asupra fascismului.

Sub conducerea Partidului Comunist Român, în perioada care a trecut de la victoria revoluției de eliberare națională și socială, antifascistă și antiimperialistă, societatea românească a parcurs mai multe etape istorice, jalonate de profunde prefaceri revoluționare, de mari realizări în toate domeniile de activitate. Partidul a condus cu succes lupta



pentru desăvîrșirea transformărilor revoluționare burghezo-democratice, pentru reforme sociale profunde, pentru cucerirea puterii politice de către clasa muncitoare în alianță cu țărănimea și trecerea la construcția socialistă. Sub conducerea Partidului Comunist Român, clasa muncitoare, țărănimea și intelectualitatea, întregul nostru popor au îndeplinit cu succes opera istorică de construcție socialistă, lichidînd pentru totdeauna exploatarea omului de către om, consolidînd noua orînduire și trecînd cu succes la făurirea societății socialiste multilateral dezvoltate în România.

Congresul al IX-lea al partidului, alegerea tovarășului Nicolae Ceaușescu în fruntea conducerii partidului și statului au constituit momente de însemnătate crucială în viața social-politică a țării noastre, în desfășurarea operei de construcție socialistă, inaugurînd o etapă nouă, caracterizată prin spirit științific, rațional și novator în conducerea societății, printr-un dinamism fără precedent în dezvoltarea economico-socială și un uriaș avînt creator al maselor populare — perioada cea mai fertilă și mai rodnică în împliniri din întreaga istorie a patriei.

În ultimii 20 de ani de construcție socialistă au avut loc schimbări radicale



atît în baza materială, în nivelul și calitatea forțelor de producție, în domeniul științei, învățămîntului și culturii, cît și în structura socială, în caracterul relațiilor sociale, asigurîndu-se înflorirea modului de producție socialist, dezvoltarea puternică a democrației și afirmarea pleneră a personalității umane, ridicarea substanțială a gradului de civilizație materială și spirituală a poporului, demonstrînd forța transformatoare a socialismului, capacitatea noii orînduirii, în care clasa muncitoare are rolul conducător, de a asigura progresul viguros, economic și social al țării. În acești ani s-a întărit puternic rolul de conducător politic al partidului în societate, unitatea întregului popor în jurul partidului, al secretarului său general, tovarășul Nicolae Ceaușescu.

Congresul al XIII-lea al Partidului Comunist Român, prin hotărîrile adoptate cu privire la dezvoltarea economico-socială a țării, asigură progresul armonios și unitar al forțelor de producție, al tuturor domeniilor vieții economice și sociale, ridicarea țării pe o nouă treaptă de dezvoltare, creșterea în continuare a nivelului de trai al poporului, marcînd o etapă superioară în îndeplinirea Programului de edificare a societății socialiste multilateral dezvoltate și înaintarea a României spre comunism.

Mărețele realizări obținute de-a lungul

acestui drum istoric reprezintă cea mai concludentă dovadă a justetii politicii Partidului Comunist Român, caracterizate prin originalitatea soluțiilor concrete adoptate în rezolvarea problemelor de bază ale organizării și conducerii societății, prin aplicarea creatoare a socialismului științific la condițiile social-istorice din România, prin aprofundarea fenomenelor și aspectelor noi apărute în procesul transformării revoluționare a societății, aducîndu-și astfel contribuția sa la dezvoltarea și îmbogățirea teoriei și practicii construcției socialiste. Ele constituie, totodată, o mărturie grăitoare a faptului că Partidul Comunist Român, vlăstar puternic din trupul poporului, al clasei muncitoare, tărânimii și intelectualității, nu cunoaște alte țeluri mai înalte decît libertatea, prosperitatea și fericirea poporului, că politica sa corespunde pe deplin intereselor și aspirațiilor vitale ale întregii noastre națiuni. Reunind în rîndurile sale peste 3.500.000 de membri, Partidul Comunist Român reprezintă astăzi centrul vital și forța dinamică a societății noastre, îndeplinindu-și cu înaltă răspundere misiunea istorică în conducerea destinului poporului, în unirea eforturilor sale pentru edificarea societății socialiste multilateral dezvoltate și înaintarea României spre comunism.



Întregul nostru popor își exprimă respectul și recunoștința față de rolul decisiv pe care conducătorul iubit al națiunii noastre, secretarul general al partidului, președintele Republicii Socialiste România, tovarășul Nicolae Ceaușescu, îl are în elaborarea și înlăptuirea politicii de edificare a societății socialiste multilateral dezvoltate pe pământul României, magistrala sa contribuție teoretică și practică la fundamentarea și elaborarea celor mai corespunzătoare soluții pentru rezolvarea problemelor complexe ale construcției noii orinduirii și asigurarea mersului ferm al patriei pe calea socialismului și comunismului. Definitoriu pentru modul în care tovarășul Nicolae Ceaușescu abordează problemele complexe ale construcției societății socialiste este spiritul novator, capacitatea profundă de analiză multilaterală și de sintetizare a experienței revoluției și construcției socialismului în România, de prefigurare a drumului țării noastre spre comunism în contextul vastului proces revoluționar mondial, conceperea teoriei socialismului științific ca știință revoluționară vie și dinamică, a cărei viabilitate constă în permanenta adaptare la dezvoltarea societății, la marile cuceriri ale cunoașterii științifice.

România se înalță astăzi între popoarele lumii ca o țară a demnității, a progre-

sului, a libertății și democrației, ilustrind prin faptele și împlinirile sale forța pe care o dobândește un popor stăpîn pe destinele sale.

Consecvența și fermitatea cu care tovarășul Nicolae Ceaușescu promovează interesele poporului român, ale României socialiste, ale cauzei progresului, socialismului, păcii și înțelegerii între popoare, profunda cunoaștere a evenimentelor, a relațiilor și fenomenelor internaționale, vastul dialog cu conducători de stat și de guvern de pe toate continentele, cu șefi de partid, cu reprezentanți ai celor mai diferite forțe politice, forța de analiză a secretarului general al partidului și capacitatea sa de a formula, pe baze științifice, concluziile și opțiunile cele mai adecvate în vederea acțiunii practice — toate acestea au asigurat politicii externe a României socialiste o largă putere de înrîurire, o creștere fără precedent a prestigiului și stimei de care se bucură astăzi țara noastră în lume. Pe bună dreptate, spre mîndria întregului nostru partid, a întregului nostru popor, tovarășul Nicolae Ceaușescu este considerat ca una dintre cele mai proeminente personalități, unul dintre marii conducători politici ai epocii contemporane.

Conf. univ. dr. Mircea MUȘAT





DACIA

PE TREPTELE AFIRMĂRII

S-ar putea spune că totul a început în toamna anului 1978. Atunci, echipa Dacia, compusă, printre alții, din Ștefan Iancovici, Petre Vezeanu, Ilie Olteanu, Ovidiu Scobai, Constantin Zărnescu, urma să se prezinte la startul celei de a 22-a ediții a maratonului automobilistic „Turul Europei”, o competiție de 14.000 kilometri, programată să se desfășoare pe drumurile a șapte țări din Europa și din Orientul Apropiat. Tentativa părea extrem de temerară și unii se îndoiau de oportunitatea ei. Dar sportivii argeșeni, încrezători în forțele lor și în calitățile mașinilor de care dispuneau, au luat startul în concurs. I-au încheiat cu bine și s-au întors acasă cu trei trofee: Cupa pentru primul loc în clasamentul echipelor de uzină, Cupa pentru locul secund la echipe de club și cu o Cupă fair-play pentru echipa de service.

Acest succes a stîrnit un ecou pe măsură, atît acolo, în R.F.G., unde avuseseră loc startul și sosirea, cît și acasă, pe Platforma industrială a Colibașilor. „După trecerea liniei de sosire, avea să declare Ovidiu Scobai, atît organizatorii cît și specialiștii firmelor de automobile au trăit o surpriză de proporții, aflînd despre locurile fruntașe ocupate de formația noastră. Cea mai mare bucurie aveam însă s-o încercăm după întoarcerea acasă. Toți lucrătorii întreprinderii noastre au trăit sentimentul mîndriei proprii munci, de la muncitorul de la bandă pînă la directorul general al uzinei”...

Încurajată de acest succes, echipa Dacia s-a prezentat și în anii următori la „Turul Europei” și, de fiecare dată, a încheiat întrecerea în formație completă, cîștigînd noi trofee și făcîndu-se din ce în ce mai cunoscută în arena internațională. În fiecare din aceste împrejurări sportivii români s-au remarcat prin tenacitate, rezistență și spirit de echipă, iar mașinile lor prin robustețe și fiabilitate.

Trecută cu succes, timp de cîțiva ani, prin încercările succesive ale unui maraton automobilistic și ale altor cîteva competiții rutiere de prestigiu, formația Dacia a întreprins, în 1985, o nouă tentativă îndrăzneată: s-a prezentat la startul Raliului Portugaliei, un raliu foarte dur, în care se întrec, de obicei, cele mai puternice echipe și cei mai vestiți raliști de pe continent, un raliu care contează ca etapă în campionatul mondial. Ideea de a se concura în Portugalia s-a dovedit și ea inspi-

rată, pentru că și de această dată sportivii de la Dacia au încheiat concursul în corpore, ocupînd primele trei locuri în clasamentul clasei la care au evoluat, locul secund la echipe de uzină și locurile 18, 19 și 23 în clasamentul absolut. Au fost în concurs peste 100 de echipe și doar 28 au reușit să ajungă la finis, echipajele românești fiind singurele de la clasa lor care au terminat concursul fără penalizări la controalele orare. În ordinea dată mai înainte, autorii acestui rezultat merituos au fost: Ștefan Vasile—Ovidiu Scobai, Ludovic Balint—Constantin Zărnescu și Gheorghe Urdea—Cristian Dobrin.

La sfîrșitul lui mai 1985, o altă încercare curajoasă: participarea echipei argeșene la cea de a 32-a ediție a celebrului Acropolis-Rally, o competiție de 2.300 kilometri, cu 47 de probe speciale și cu o linie de start pe care s-au aliniat redutabilele echipe Peugeot, Audi, Lancia, Nissan, Volkswagen, cu piloți de talia lui Stig Blomqvist, Ari Vatanen, Walter Röhrl, Timo Salonen, Andrea Zanussi, Shekhar Mehta, Mauro Pregliasco, Jochen Kleint și alții. Au luat plecare 110 echipe și s-au clasat 45, printre acestea din urmă numărîndu-se și trei din România formate din Ștefan Vasile—Ovidiu Scobai, Nicu Grigoraș—Dacian Banca și Gheorghe Urdea—Cristian Dobrin. Dovedind, ca și în Portugalia, o robustețe remarcabilă, mașinile românești Dacia 1310 au rezistat cu brio traseului de-a dreptul infernal din Grecia, echipajele noastre reușind să ocupe locurile 3, 8 și 10 la clasă și 25, 35 și 37 în clasamentul general. După întoarcerea acasă, Dacian Banca a făcut următoarea mărturisire: „Am plecat în Grecia cu un moral de fier, cu mașini perfect pregătite, cu o asistență tehnică foarte bună. Mă bucură rezultatul pe care l-am obținut. Sînt mîndru că am făcut parte din echipa Dacia și că, împreună cu ea, am reușit performanța de a figura în clasamentul unuia din cele mai grele raliuri din lume.”

Turul Europei, Raliul Portugaliei, Raliul Acropole, Trei trepte ale afirmării, urcate cu succes de mașinile Dacia și de echipajele de la întreprinderea de Autoturisme Pitești. Trei trepte pe care le dorim doar ca o bază de plecare pentru alte succese din alte competiții internaționale de prestigiu.

Dumitru LAZĂR



Imagini din Raliul Acropole și din Raliul Portugaliei, competiții pe care echipa Dacia le-a încheiat cu rezultate demne de laudă.







RALIU...

Sentimental

Vreau să scriu despre o competiție pe care o urmăresc de 21 de ani și de la ale cărei ediții, în număr de 20, n-am lipsit niciodată. Intenția îmi este să rămân impersonal, strict obiectiv. Constat însă că nu se poate. Plecate din adâncul memoriei, amintirile vin năvalnic spre suprafață anulind observația rece și aducându-mi în fața ochilor figuri de oameni, întâmplări, sentimente...

Condeiu alunecă pe foaia albă și în urma lui rămâne o dată: 22 septembrie 1964. O zi de toamnă în care 45 de echipe din câteva țări europene au luat startul în prima ediție a competiției ce doresc s-o evoc. S-a plecat din localitatea vest-germană Donaueschingen și, după trei zile și două nopți, s-a ajuns la Mamaia. Litoralul românesc le-a făcut automobilistilor o primire sărbătorească. Seara, la hotelul „Perla” a avut loc festivitatea de premiere. Celor 26 de echipe care au reușit să treacă linia de sosire li s-au împărțit cupe, medalii, diplome. Parcă-i văd și acum, urcați pe podium, pe masivul pilot amator austriac Walter Roser și pe navigatoarea sa, campioana de schi Cristl Staffner. Cei doi străbătuseră traseul de 3 300 kilometri înghesuși într-un Steyr-Puch și câștigaseră primul loc la categoria „turism”.

Walter și Cristl salutau emoționați publicul, iar în jur fulgerau blițurile, zumzăiau aparatele de filmat. Emoționat și eu, am ieșit în holul hotelului și, dintr-o cabină de sticlă, am transmis ziarului „Sportul popular” prima mea relatare de la competiția al cărei martor ocular aveam să fiu de-a lungul anilor. Reproduc aici doar cele câteva fraze de început ale acelei re-

latări: „Forurile automobilistice din patru țări (Austria, R.F. Germania, România și Ungaria) și-au unit eforturile pentru a înființa o competiție care să contribuie la strângerea legăturilor prietenești între pasionații sporturilor mecanice din țările respective, la cunoașterea reciprocă, la promovarea turismului. Având un scop atât de generos, competiția nu putea să poarte un nume mai adecvat decât acela de Raliul Dunării, traseul impus competitorilor urmînd, în linii generale, firul marelui fluviu care scaldă pămîntul celor patru țări inițiatoare ale întrecerii”...

În 1964, raliurile încă mai purtau parfumul aventurii, din cauza lungimii traseelor, a lipsei carnetelor de bord și a inexistenței echipelor de asistență tehnică. La acea ediție de debut, o furtună puternică i-a împințat pe concurenți pe traseul din Ardeal. După sosirea la Mamaia, Cristl Staffner avea să mărturisească: „Credeam că n-o să putem scăpa de furia naturii. Dar ne-au venit în ajutor locuitorii satelor pe unde am trecut, organele de ordine, oficialitățile. Copacii doborîți de furtună au fost înlăturați din calea noastră cit ai bate din palme, iar podurile deteriorate de ape au devenit utilizabile într-un timp record. Am rămas profund impresionați de acest lucru. Pentru mine raliul a însemnat curaj, solidaritate, prietenie”.

Un mare arc peste timp, ca un zbor temerar, leagă toamna anului 1964 de luna iunie 1985, cînd la Sibiu a avut loc cea de a 20-a ediție a raliului nostru. Ce momente mai importante s-au petrecut pe parcursul acestui

zbor? Din „fîntina” memoriei ies la iveală alte date, alți oameni, alte amintiri.

La a treia ediție, în 1966, raliul a fost un veritabil maraton, traseul lui însumînd 4 600 kilometri de-a lungul R.F. Germaniei, Austriei, Cehoslovaciei, Ungariei, României. Un traseu tot atît de lung cît acela din raliul Safari!

În anul următor, competiția a crescut în grad, devenind etapă a campionatului european. Tot atunci, la startul ei s-au prezentat, pentru prima dată, și câteva echipe românești.

Unul din cei mai vestiți piloți ai vremii, finlandezul Pauli Toivonen, a onorat cu prezența și cu victoria sa, cea de a cincea ediție, din 1968.

Parada vedetelor a continuat prin prezența, la edițiile din 1973 și 1974, a celebrului pilot vest-german Walter Röhrl, devenit după aceea campion mondial. De două ori a fost Röhrl la noi și de fiecare dată s-a întors acasă cu cununa de învingător.

La ediția din 1974, frații Dorin și Cornel Motoc au avut o comportare remarcabilă, ocupînd locul secund în clasamentul general, cu o mașină Renault 12 Gordini.

După cele două victorii ale lui Röhrl, au urmat alte două ale bulgarului Iliia Ciubrikov. Apoi au învins austriacul Franz Wittman, cehoslovacul Václav Blahna, italianul Mauro Pregliasco. Ediția din 1977, la care a câștigat Ciubrikov pentru a doua oară, are pentru noi o semnificație aparte: atunci, patru mașini

Dacia 1300, de grupa 2, au sosit în fruntea clasamentului general ocupînd locurile 3 (Olteanu—Scobai), 4 (Urdea—Stingaciu), 5 (Bercea—Tiş) etc. A fost cel mai bun rezultat obţinut de sportivii noştri, în raliul Dunării, cu maşini de construcţie românească.

În 1981, la Hunedoara, sportivul maghiar Attila Ferjancz şi-a început seria sa de patru victorii, din care trei consecutive, realizînd o performanţă unică în istoria acestui raliu. Pilot excepţional, adevărat profesionist al volanului, Ferjancz este, ca „persoană particulară”, un rezervat şi un taciturn. Am reuşit, totuşi, de mai multe ori să stau de vorbă cu el şi să-l fac să zîmbească, mai ales atunci cînd i-am amintit de originea sa oltenească (tatăl lui Ferjancz s-a născut la Drăgăşani). În iunie 1985, după festivitatea de premiere de la Sibiu, Attila Ferjancz mi-a declarat: „Sînt fericit că am invins pentru a patra oară, iar bucuria mea este cu atît mai mare cu cît am realizat acest lucru la ediţia jubiliară a raliului găzduit de ţara dv. Particip de peste un deceniu la această competiţie şi ea ocupă un loc special în inima şi în palmare-sul meu”.

În toamna anului 1964, la Mamaia, Willy Löwinger, preşedintele din acea vreme al Clubului automobilistic austriac, spunea: „Dorim ca raliul ce l-am inaugurat să însemne încă o punte de legătură între popoarele noastre”. Nu erau cuvinte de circumstanţă, ci o dorinţă reală. Au trecut peste două decenii de atunci şi, iată, acea nobilă aspiraţie s-a îndeplinit. Raliul Dunării, numit mai tîrziu Raliul Dunării—Dacia, a devenit ceea ce îşi propuneau iniţiatorii lui: o competiţie internaţională de prestigiu, o manifestare care s-a înscris şi se înscrie în suvoiul de manifestări închinată cunoaşterii, colaborării, păcii.

Dumitru LAZĂR

A 20-A EDIȚIE ÎN IMAGINI

În zilele de 14, 15 şi 16 iunie 1985, municipiul şi judeţul Sibiu au găzduit cea de a 20-a ediţie jubiliară a Raliului Dunării—Dacia, în care s-au întrecut 62 de echipe din 10 ţări. După parcurgerea traseului de 860 km, cu 32 probe speciale, au trecut linia de sosire şi s-au clasat 33 de echipe. Prin fotografiile din aceste pagini, realizate de Mihai Niedl, încercăm să vă sugerăm cîte ceva din „atmosfera” acestei competiţii, care a însemnat o reuşită organizatorică şi sportivă.



1. Plecarea în cursă a maşinii Renault 5 turbo (220 C.P.) pilotată de Attila Ferjancz.



2



2. Pe podlulul de plecare-sosire, o mașină Dacia 1310. Sportivii români și autoturismele construite în țara noastră (Dacia și Oltcit) au încheiat întrecerea cu rezultate demne de laudă.

3

3. Echipajul Ferjanecz—Tandari a obținut în raliul nostru un record: patru victorii din care trei consecutive. Janos Tandari (în dreapta fotografiei) este avocat. Cînd se urcă în mașina de raliuri și pleacă pe traseu, se transformă (după cum ne-a spus Ferjanecz) în „calculator electronic”.

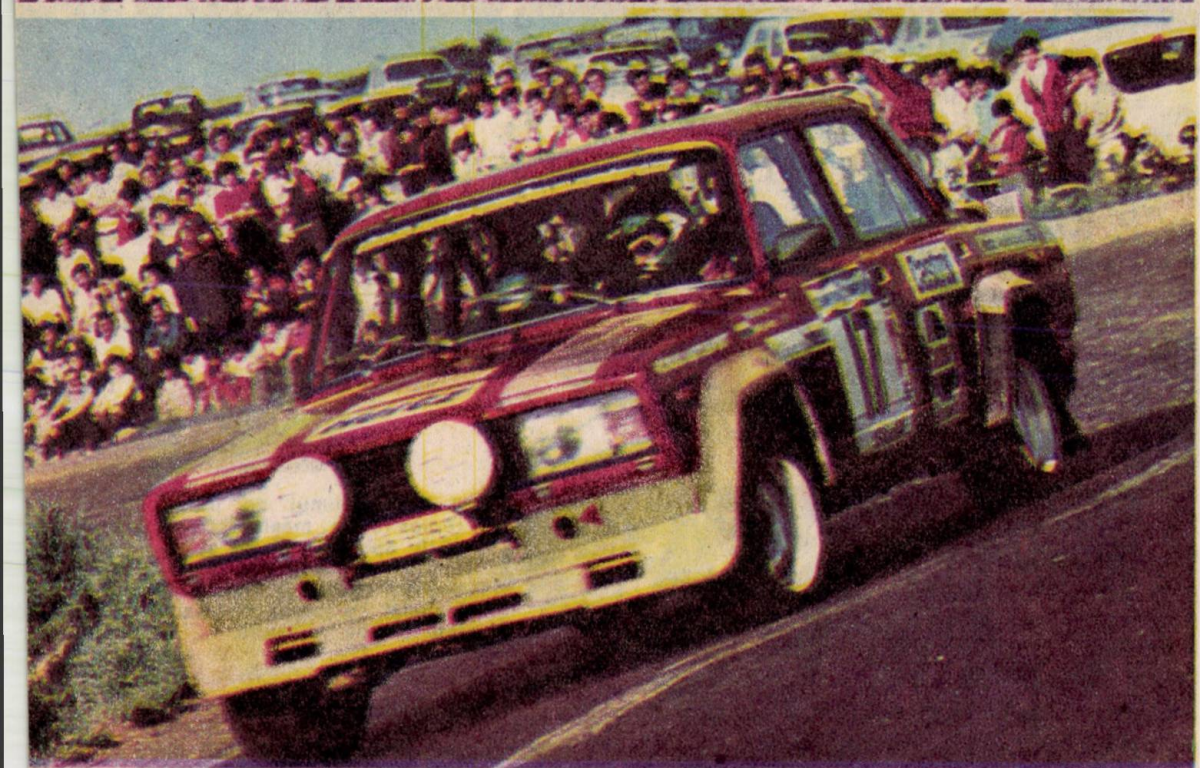
4



4. În acțiune, pe macadam, cuplul Ludovic Balint—Constantin Zărnescu. Cei doi sportivi din echipa I.A.P. au obținut la ediția jubiliară cel mai bun rezultat dintre toți concurenții români: locul 7 în clasamentul general.



5



6



7





9 5. Cuplul sibian Bucur—Si-
meanu.

6. Echipajul Topor—Barna
(Ungaria).

7. Cel mai redutabil adversar
al lui Ferjancz, excelentul pi-
lot polonez Marian Bublewicz
(Polonez 2000), care a sosit
pe locul al doilea în clasa-
mentul absolut.

8. Florin Nuță, secundat de
Radu Dumitriu, a evoluat pro-
mițător în prima parte a raliu-
lui. După aceea au început
defecțiunile tehnice...

9. Fostul alergător timișorean
Virgil Bălaș în postură de
spectator la raliu.

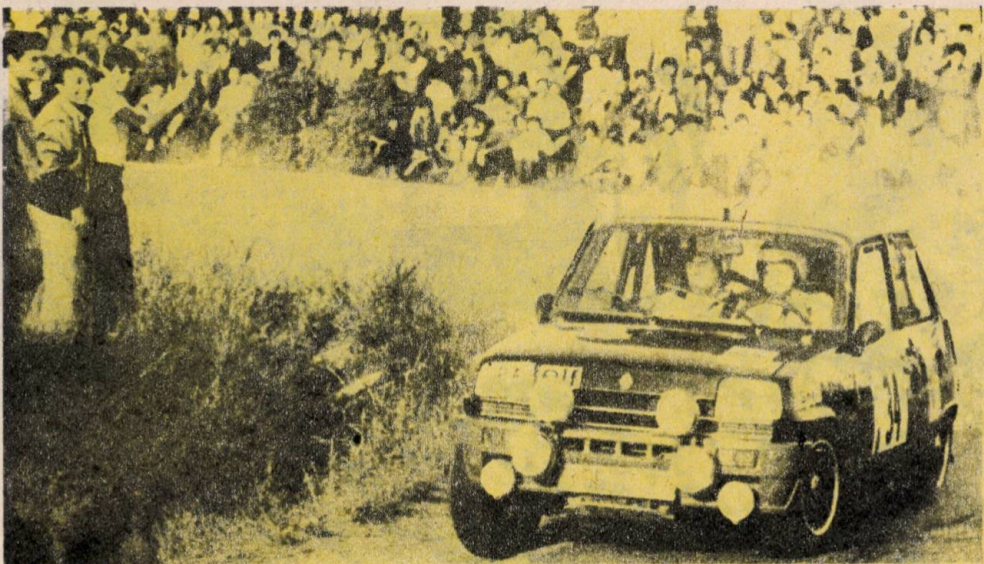
10. Un autoturism Dacia 1310,
pe care a concurat echipajul
Capar—Sahin, din Turcia.

10 11. Sibiienii Petre Constanti-
nescu—Gheorghe Barbu (Re-
nault 5 Alpine) negociind cu
dezinvoltură un viraj din
proba specială Daia.

12. Cea mai puternică ma-
șină din raliu, Audi Quattro
(360 C.P.) condusă de echi-
pajul vest-german Potche-
Kolles.

13. Agilul Olteit Club se
simte în largul lui și pe maca-
dam. La volan: Petre Cojo-
caru.

14. Frații Nikolai și Igor Bol-
șih (Lada 1600, grupa B),
doi vechi și valoroși partici-
panți la raliul Dunării—Dacia.



11



DESPRE AUTOMOBIL, CIVILIZAȚIE ȘI SĂNĂTATE



Poate că surprinde alăturarea celor trei noțiuni, pe care, deși luate în parte au devenit adevărate obsesii ale secolului, nu le-am găsit analizate în interdependența lor. Fenomenul cred că trebuie să fie privit și dincolo de ceea ce se petrece pe șoselele lumii, meritând să fie sondat în adâncurile problematicii morale și sociale, pe care le intruchipează.

Ce semnifică cuvântul „civilizație”? În dicționarul enciclopedic român, ea este definită ca: „nivel de dezvoltare a unei societăți istorice determinate”, dar și ca „realizarea funcției sociale a valorilor culturale, integrarea lor în toate compartimentele vieții sociale, precum și intruchiparea în moduri de viață, de muncă și de comportare”. Ultima definiție mă satisface mai mult, pentru că are în vedere modul de viață și de comportare, ambele expresii ale conștiinței publice, element care, după cum prea bine știm, a suferit fluctuații permanente în istoria omenirii. După cum se cunoaște, imperialismul german a dat un uriaș impuls dezvoltării industriale, în scopul, însă, degradant al distrugerii speciei umane pe suprafețe întinse ale Globului. Din acest punct de vedere, în locul unui „înalt nivel de dezvoltare tehnică, al unei societăți istorice determinate”, prefer societatea Romei antice din perioada domniei lui Iulius Cezar (anii 100—44 î.e.n.), cînd, deși nu exista nici benzină, nici lumină electrică și nici nu se studia puterea atomului, era totuși promulgată o lege conform căreia pe străzile foarte înguste ale Romei, pentru a se evita înghesuiala și pentru a preveni accidentele stradale, s-a interzis accesul în cetate al vehiculelor cu roți, pentru toată lumea cu excepția litierelor, aparținînd mamelor sau femeilor care au depășit vîrsta de 40 de ani. Deci, în locul „barbariei” unei societăți hiperindustrializate, avem de-a face cu civilizația unei lumi în care, deși apusă de peste 2000 ani, prima moralitate privește ocrotirea celor care asigură viitorul societății, atît din punct de vedere biologic, cît și din punctul de vedere al educației generației „de schimb”.

Automobilul este copilul răsfățat al societății noastre actuale. Am mai putea trăi fără el? Probabil că da, însă ne-ar reduce de zeci de ori potențialul realizărilor actuale, pe toate coordonatele vieții sociale.

Acest mare cîștig al vieții moderne este însă foarte scump plătit.

Americanii de pe continentul nordic au calculat că au pierdut prin accidentele rutiere, de la apariția primului automobil pe șoselele S.U.A., mai mulți oameni decît au pierdut în toate războaiele pe care le-au purtat în întreaga lor istorie, inclusiv războaiele din Coreea și Vietnam.

Împotriva acestui flagel mondial s-a început, de peste 20 de ani, în toată lumea, o adevărată campanie, în care și-au alăturat forțele medici, sociologi, ingineri, urbaniști, oameni politici etc. O primă constatare a studiilor făcute, acceptată unanim, și care a adus o rază de optimism, este că accidentul rutier poate fi evitat, fiind, de cele mai multe ori, consecința unor greșeli omenestî. Astfel, a fost calculat că un conducător auto, la fiecare 2 minute (ceea ce echivalează cu străbaterea a 2 km) este obligat să ia 80 de decizii, efectuînd 60



de acțiuni dintre care în medie una este greșită. Dacă, totuși, accidentul se produce nu-

mai după comiterea, în medie a 50.000 greșeli de conducere (Aldman 1972), totul se datorează perfecționării mașinilor și îmbunătățirilor aduse condițiilor de trafic (calitatea drumurilor, reglementările impuse prin legile circulației etc.).

Indiscutabil, fiecare din aceste probleme, merită o discuție separată. Alături de îmbunătățirile de ordin tehnic care sporesc continuu confortul traficului rutier, studii tot mai aprofundate au fost dedicate și influențării factorului uman, care, așa cum am spus-o mai înainte, reprezintă cheia problemei. Aceste studii au dovedit, cu prisosință, că în ultimă instanță, comportamentul omului de la volan la care, adăugăm, noi, este părtaş, în egală măsură, și pietonul sfârșitului secolului XX, este dependent de nivelul de civilizație a acestora.

Astăzi, mașina nu mai este un lux, ci o necesitate. Cu aceasta se transportă pe toate șoselele lumii o mare cantitate din produsele necesare economiilor naționale. Tot mai mulți oameni o folosesc pentru necesitățile rezolvării sarcinilor de serviciu. Aproape toți, indiferent de meridianul pe care ne aflăm, petrecem vacanțele în alte locuri decât în localitatea în care domiciliem. Această explozie a automobilismului s-a produs brusc, antrenând popula-



ții care, pînă cu numai cîțiva ani în urma trăiau în atmosfera pastorală a vieții rurale, relativ izolate de progresele tehnicii moderne. Pentru foarte mulți din acești oameni, mașina care este și o necesitate, și o plăcere prezintă, din păcate, și potențialul neconștientizat al producerii unor mari tragedii. Din această in-conștiență, careia i se adaugă carențele unei educații insuficiente (educația fiind în ultima instanță elementul frenator al pornirilor in-stinctuale) apar reacțiile denumite prin terme-nul generic „lipsă de civilizație”, dar care se manifestă sub forme extraordinar de diverse și care reprezintă cauza principală a evenimen-telor rutiere.

Toate aceste gânduri mi-au fost sugerate de experiența pe care am acumulat-o în anii de cînd lucrez în Spitalul Clinic de Urgență, care alături de spitalele Gh. Marinescu (Clinica de neurochirurgie) și Spitalul central de copii „Gr. Alexandrescu” primește majoritatea acci-dentelor produse pe teritoriul sau în apropie-rea Capitalei, ca și multe accidente sosite din provincie.

Permiteți-mi să mă opresc asupra cîtorva asemenea exemple, care cred că vor susține cele afirmate mai înainte.

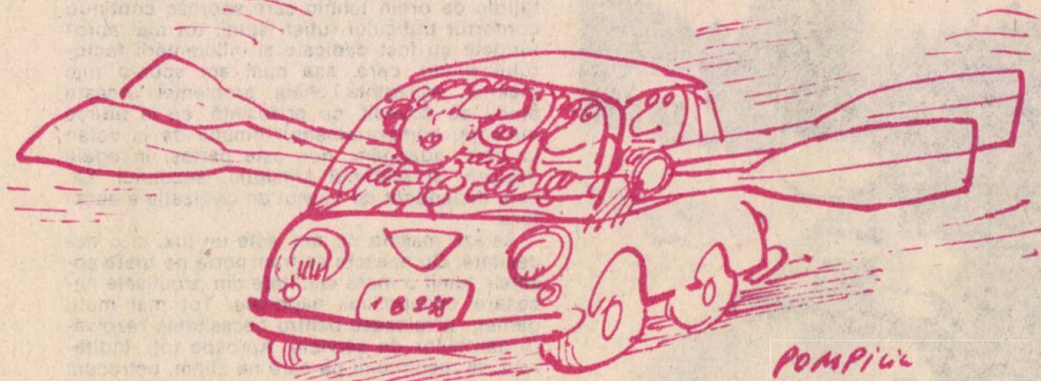
Excesul de viteză se menține pe un loc frun-taș al „clasamentului” cauzelor accidentelor rutiere. Făcînd abstracție de situațiile speciale, care pot interveni în viața oricui și care re-clamă deplasarea foarte rapidă de la un loc la altul, situații care în realitate sînt rare, majori-tatea „campionilor curselor” de pe șoselele ță-rii sînt fie tineri, care vor să epateze „mimînd” curajul, fie oameni, care se declară tempera-mental incapabili să ruleze încet.

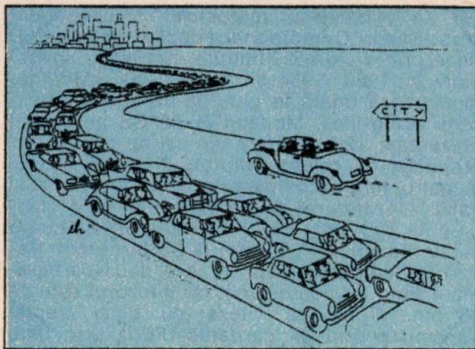
Exemplele celor care cad în păcatul „vitezo-maniei” sînt atît de numeroase, încît au cu-prins și oameni pe care-i cunosc prea bine și pe care-i apreciez din multe puncte de vedere. Din respectul pe care-l port multora dintre ei, voi ocoli subiectul. Totuși, nu pot să nu revin, chiar cu riscul de a supăra pe cei care intim-piător, vor citi aceste rînduri, că nu există nici

o scuză pentru cel ce a trecut odată printr-o mare dramă provocată de excesul de viteză, fie ca a fost vorba de accidentarea propriei persoane, fie că a fost vorba de accidentarea altei persoane, să continue să conducă în ace-eași manieră plină de riscuri. Pentru mine, in-capacitatea oricui de a-și stăpîni pornirile in-stinctuale (mai ales atunci cînd ești conștient că dîndu-le friu liber periclitezi viața altora) este, în ultimă instanță, tot un semn de lipsă de civilizație.

O categorie foarte bine definită, care cade în același păcat al excesului de viteză, este categoria marilor orgolioși, care, aflați la vo-lan, închiși în cabina mașinii, se consideră neidentificabili, fapt ce le permite să-și mani-feste, nestînjinit, marea lor defecțiune morală. Dacă cineva „îndrăznește” să-i întreacă pe șo-sea sau, și mai grav, dacă acesta „nu se trage” deoparte pentru a le acorda întîietate, va fi as-pru pedepsit. Ultragiatul își va plasa pînă la urmă mașina în fața „obraznicului” care nu a știut să-i acorde respectul cuvenit, șicanîndu-l pe distanțe de kilometri, prin alternanțe neas-teptate de rulaj normal, cu frînări scurte. Am avut de îngrijit victime ale unor asemenea ac-țiuni de „pedepsire”. Un accident a fost provo-cat, odată, de o tinăra. Aflată la volanul mași-nii personale, aceasta este „înghesuită”, printr-o glumă proastă, în trotuar, de un sofer „misogin” aflat la volanul altei mașini. Acesta nu știa, însă, cu cine are de-a face. Fata, reve-nită după momentul de surpriză realizat de „agresor”, devine la rîndul ei „vînător”, de data aceasta inversîndu-se rolurile. Pornește în ur-marirea autoturismului care a „jignit-o” și nu se lasă pînă nu-l ajunge din urmă, iar după cî-teva manevre abile, că în filmele de aventuri, reușește să îl răstoarne în șanț. Șansa a fost că din această prostie în care s-au lăsat antre-nați ambii conducători auto, leziunile corpo-rale au fost minore și s-au ales doar cu avari-ile provocate celor două mașini.

Alteori, gesturile dolișanice ale unor trecă-tori care lovesc cu pumnii mașinile care por-





nesc sau încetinesc dintr-un motiv sau altul, în momentul în care trec pe lângă ei, pot provoca evenimente incredibile. O asemenea tragedie s-a abătut asupra unui profesor de sport, fost sportiv de performanță. Aflat la volanul mașinii personale, fiind sub impresia foarte puternică a propriului divorț, care tocmai se încheiase, are o reacție necontrolată, în momentul în care un trecător, nimeni nu știe din ce cauză, scuipă asupra parbrizului mașinii care tocmai se opriase la trecerea de pietoni. Profesorul ultragiât de acest gest huliganic, aflat sub impresia enervării de care vorbeam mai înainte, lovește trecătorul, care, căzând la pământ, moare pe loc, lovindu-se cu capul de bordura trotuarului. Din gestul lipsit de elementară civilizație a unui trecător, un om a murit, iar celălalt a plătit cu ani de închisoare.

În luna mai 1985, am primit, la Spitalul de Urgență, victimele unui accident provocat, de data aceasta, nu de huligani, ci de pietoni, inconștienți că și ei ca și șoferii, răspund de disciplina circulației rutiere.

Doi tineri se hîrjoneau pe stradă. La un moment dat, unul din ei aruncă în celălalt cu o piatră, care, din greșeală, nimereste în parbrizul unei mașini (care tocmai trecea), pe care îl sparge. Speriat de piatră „căzută din cer”, conducătorul mașinii manevrează, cu brutalitate, volanul mașinii, pe care o proiectează în zidul unei case.

Șoferul și un pieton, aflat întimplător pe trotuar, sînt accidentați și internați în spital, iar un al doilea trecător decedează la locul accidentului.

Altădată, a trebuit să îngrijim pasagerii aflați pe bancheta din față a unui vehicul, în parbrizul căruia conducătorul unui taximetru a aruncat o sticlă de vin pe care o avea în mașină, pentru că fusese „deranjat” la o manevră executată, mai puțin dibaci, de către acesta.

Nu pot să nu pun în același „coș” al lipsei de civilizație conducerea unei mașini sub influența băuturilor alcoolice. Afirm că este vorba de lipsă de civilizație și nu de inconștiență pentru că cel ce știa că are de făcut un drum la volanul mașinii, înainte de a duce la gură primul pahar cu băutură, are capacitatea de gîndire integră, nealterată, încă, de alcool.

Toți conducătorii auto cunosc foarte bine rigoriile legii circulației și cunosc și motivele pentru care aceasta este atît de severă în

acest domeniu. Dacă, totuși, unii beau mizind pe șansa de a nu se întîlni cu vreun echipaj de miliție, cum poate fi numită aceasta decît o sfidare publică, un act de dispreț față de semenii pe care știu foarte bine că îi pot nenoroci. Termenul de civilizație vine, probabil, de la ceea ce ar însemna, în primul rînd, conștiința responsabilității civice. Dacă nu este adevărat, să mă ierte filologii.

Automobilul, poate prin însăși construcția lui, dă sentimentul izolării individului în carapacea metalică, în spatele căreia identitatea poate fi ascunsă, în profitul exclusiv al satisfacerii pornirilor, în alte condiții reprimabile. Dacă privim lucrurile din acest punct de vedere, comportamentul individului la volanul unei mașini îi definește, în mare măsură, personalitatea, tot așa cum comportamentul mediu al conducătorilor auto ai unei colectivități largi îi definește întregii colectivități, în mare măsură, nivelul de civilizație. Îmi aduc aminte de intervenția reprezentantului unei țări din lumea a treia, în cadrul unei reuniuni internaționale destinate analizei problemelor de trafic. În acea intervenție, personalitatea aflată în discuție regreta schimbarea bruscă a comportamentului posesorilor de automobile din țara respectivă, care, cît timp lucrau într-una din țările industrializate ale Europei, respectau cu scrupulozitate reglementările rutiere ale țării respective pentru ca odată reînțorși în țară, să devină cei mai periculoși conducători auto, datorită disprețuirii celor mai elementare reguli ale circulației rutiere. Exemplul dat, este dovada elocventă a civilizației „nedigerate”, a civilizației care a rămas, doar, o „glazură” foarte subțire și fragilă la suprafața indivizilor și care mai necesită eforturi susținute din partea autorităților țării respective pentru a o aprofunda.

În România, o activitate susținută și permanentă pe tărîmul educației rutiere, desfășurată de instituții numeroase, cum ar fi Ministerul Învățămîntului, Miliția, Societatea de Cruce Roșie, mass media, a reușit să scadă lent, dar constant, numărul accidentelor rutiere, deși în aceeași perioadă de timp, parcul auto al țării a crescut mult. Problemele educației sanitare, ca și problemele educației în general nu vor putea fi, însă, considerate încheiate niciodată. Fiecare generație nouă impune reluarea eforturilor într-o atmosferă deja structurată și ordonată de generațiile trecute. Reflexiile pe care mi le-a sugerat practica mea de spital și pe care le-am asternut pe hîrtie, se înscriu în acest efort pe care trebuie să-l facem cu toții, pentru ridicarea permanentă a gradului nostru de civilizație. Am scris aceste gânduri cu convingerea necesității de a o face, pentru că așa cum pentru un sportiv de performanță, să luăm de exemplu un săritor, este necesar să facă exerciții de haltere, alergări etc., așa cum pentru pregătirea temeinică a unui medic este indispensabil să cunoască filozofie, literatură, istorie, geografie, tot astfel creșterea nivelului civilizației rutiere va avea partea ei de contribuție la creșterea nivelului general de civilizație a poporului nostru.

dr. Andrei FIRICA, directorul
Spitalului Clinic de Urgență
București

ACEȘTI „ARMĂSARI“ NĂZDRĂVANI

O nouă pagină romanțată a actualei ere tehnologice o va scrie recenta creație a „alchimistilor” niponi, HONDA CBX 750 F. Concepută să se alinieze cu fruntea sus în rândul „monștrilor sacri” al cavaleriei moderne, această motocicletă înglobează în ea soluții tehnice de ultimă oră. Motorul cu 4 cilindri în linie, așezat transversal, foarte compact, este prevăzut cu sistem hidraulic automat pentru reglarea jocului la supape, eliminând întreținerea periodică. Aprinderea tranzistorizată include un dispozitiv de reglare electronică instantanee a avansului în orice regim de turație. De asemenea există un sistem de protecție a motorului la supraturație. Ambreiajul multi-disc funcționează în regim „anti-hopping”: în cazul frînării bruște sau al accelerărilor violente, acesta nu transmite excesul de putere la roată, evitându-se patinarea.

Cadrul extrem de ușor, dar foarte robust, a fost proiectat pe calculator CAD (Computer Aided Design), simulându-se toate situațiile ce se ivesc în timpul pilotării. Carenatură studiată în tunelul de vânt îmbunătățește coeficientul aerodinamic al întregului ansamblu. Suspensia spate mono, de tip Pro-Link, cu trei poziții de reglaj, a fost experimentată cu succes în competițiile mondiale. Furca față, dotată cu stabilizator din aluminiu, și două amortizoare cu aer cu trei poziții de reglaj în funcție de greutatea purtată și condițiile căii de rulare, are două frâne disc TRAC (Torque Reaction Anti-dive Control). Acesta preia progresiv transferul de greutate spre față, în cazul frînării bruște, rezolvind o problemă majoră a „ținutei de drum”.

Caracteristici tehnice: Motor în 4 timpi, 4 cilindri, fiecare cu cîte 4 supape, două axe cu came în chiulasă. Alezaj-cursă 67 x 53 mm, cilindrul 747 cmc. Raportul de compresie 9,3 : 1, puterea maximă 91 CP la 9500 rot/min (DIN) cu un cuplu maxim de 7,1 kgfm la 8500 rot/min (DIN). Patru carburatoare Keihin Ø 34. Schimbător cu șase trepte, transmisie prin lanț, autolubrifiat. Capacitatea rezervorului 22 litri din care 2,5 rezervă. Roți din aluminiu de tipul Com Star. Pneuri față 110/90 — V 16, spate 130/90 — V 18. Greutate la gol 218 kg. Sarcină utilă admisă 425 kg. Consum mediu 6,8 l/100 km. Accelerație 0—100 km/h, în 4,3 secunde, viteza maximă 211 km/h.

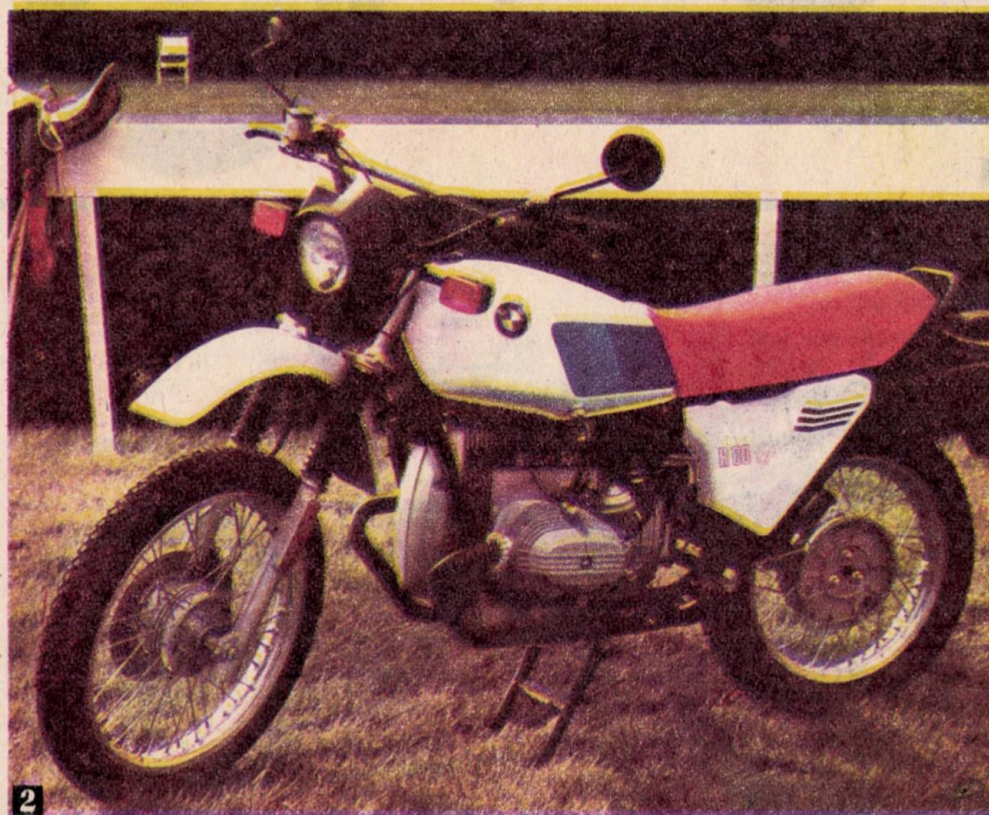
Succesul deosebit pe care îl are la public supermaratonul Franța—Senegal, cunoscut tuturor iubitorilor sportului cu motor sub numele de raliul Paris—Dakar, a făcut ca majoritatea firmelor să producă și modele „enduro”. Este vorba de motociclete care se simt bine dincolo de panglica comodă a autostrăzii. Se răspunde astfel dorinței de aventură a celor ce

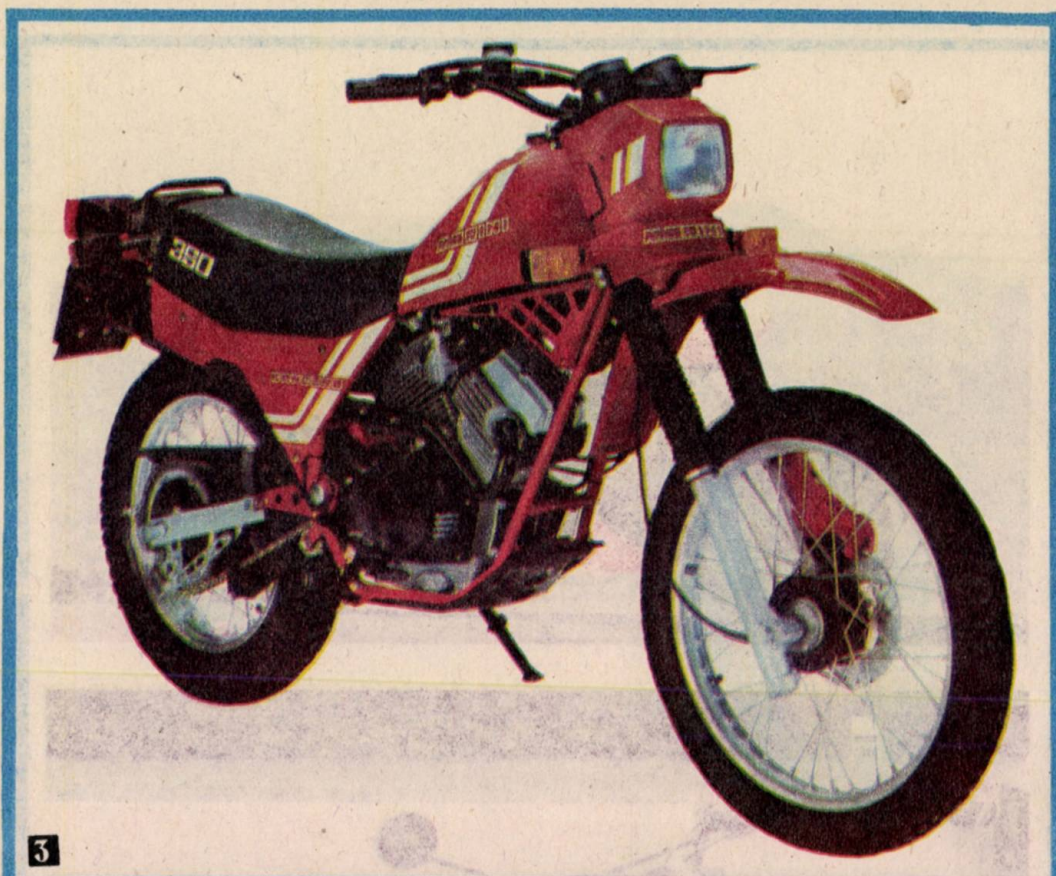
vor să piloteze o motocicletă cu adevărat „tot-teren”. Campioana epopeii transsahariene, prin victoriile obținute în 1981 și consecutiv în 1983, 1984 și 1985, firma BMW demonstrează odată în plus că produce motociclete „long-life”. Modelul R 80 GS pe care îl prezentăm, derivă direct din cel de competiție, propulsat de celebrul motor „2 cilindri boxer” în patru timpi, compact, extrem de robust și fiabil. Alezaj-cursă 84,8 x 70,6 mm, cu o cilindrul de 798 cmc, 50 CP la 6500 rot/min cu un cuplu maxim de 5,8 kgfm la 5000 rot/min. Raport de compresie 8,2 : 1. Are două carburatoare Bing cu depresiune, iar difuzorul este de 32 mm. Cutia de viteze cu cinci trepte, transmisia prin ax cardanic. Frînă disc față, tambur spate. Are un singur amortizor lateral-spate sistem BMW și furcă telescopică pe față. Greutate cu plinurile făcute 192 kg, putînd să încarce 398 kg. Rezervor de 19,5 litri din care 2 litri rezervă. Consum mediu 5,5 litri de benzină normală la 100 km. Accelerează de la 0—100 km/h în 5,6 secunde și realizează o viteză de vîrf de 168 km/h. Menționăm că aceeași firmă a mai produs un model „lux” R 80 ST și unul denumit chiar „Paris-Dakar”, foarte apropiat ca design și performanțe de motocicletă de uzină, al cărei rezervor are „doar” 32 litri, față de 60 litri ai celui de competiție, supus bineînțeles, altor rigori.

Și firma MOTO-MORINI iese pe „teren” cu un enduro foarte reușit, prezentînd marelui public o variantă de 350 cmc. Denumit „Kanguro”, aluzie făcîndu-se evident la adevăratele salturi de kangur pe care le poate face această motocicletă în teren accidentat. Motor în „V” longitudinal cu doi cilindri înclinați la 72°. Ciclul de funcționare în 4 timpi, alezaj-cursă 62 x 57 mm cu o cilindrul de 345 cmc. Raport de compresie 11 : 1 cu care se obțin 31 CP la 8200 rot/min. Cuplul maxim extrem de bun pentru o motocicletă de asemenea turație: 3,5 kgfm la numai 3500 rot/min. Două carburatoare Dellorto Ø 25. Schimbător cu șase rapoarte. Aprindere electronică. Suspensia față prin furcă telescopică hidraulică cu o cursă de 210 mm, spate cu furcă oscilantă și monoamortizor central cu gaz și cursă reglabilă. Frînă anterioară disc Ø 230 mm cu comandă hidraulică, posterior, cu tambur de 166 mm. Rezervor de benzină cu o capacitate de 20 litri din care 2 litri rezervă. Greutatea 134 kg. Viteza maximă 140 km/h.

Alături de ceilalți „samurai”, YAMAHA face ca întotdeauna o figură frumoasă cu noul model XT 600 Z Ténéré. Motor monocilindru, patru timpi, patru supape. Alezaj-cursă 95 x 84 mm. Cilindrul 595 cmc. 43 CP la 6500 rot/min cu un cuplu maxim de 5 kgfm la 5500 rot/min. Raport de compresie 8,5 : 1. Două carburatoare Mikuni Ø 34. Suspensie spate „Mono-Cross” cu amortizare progresivă. Cutie de viteze cu cinci trepte. Rezervor de 30 litri. Greutatea 171 kg, consum 6,5 litri la 100 Km. De la 0—100 Km/h în 6,1 secunde. Viteza maximă 147 Km/h.

Dan NĂSTASE





3



4

SANATATEA IN VACANTA : La munte? La mare? La șes? Acest tabel vă va sfătui la alegerea locului de vacanță și la stabilirea meniurilor în funcție de impedimentele sănătății dumneavoastră.

CE TREBUIE SA FACEM SAU SA NU FACEM?	ALTID. 	TEMP. EXT. 	BALNEARE 	UMIDIT. AER 	TEMP. APEI 	ALIMENTE 	BAUTURI 
BOLI : DURERI :	pină la 2000 m. pină la 4000 m.	sub 18° pină la 30° pină la 35° pină la 40°	în soare sub umbrela	uscăt normal cald umed rece umed	pină la 21° peste 21°	condimentat sarat gras uleios	la gheață calde alcool
Inimă și circulații					●		■
Inimă (grav)							
Tensiune (ridicată)					●		
Tensiune (joasă)							
Plămâni							
Boli de piele			● ●				■
Alergii							■
Stomac					●		■
Intestin					●		■
Ficat						■	
Vezică							
Rinichi		nu va expuneți îngruții		●		■	■
Diabet						REGIM	
Reumatism		dacă e posibil peste 18°C		●	●		
■ Permis ■ Interzis ● Recomandat ■ Nerecomandat							

VIAȚA LA VOLAN VĂZUTĂ DE:



ALEXANDRU ARȘINEL

Red.: Nu se poate ca în cariera dv. să nu fi interpretat vreodată un cuplet, ceva, pe tema „omul și mașina”.

— Într-adevăr. Mi-aduc aminte de unul (un cuplet, n.n.) care se intitula chiar așa: „Nu mai vreau să am mașină”.

— Și de ce nu mai voia personajul dv.?

— Cunoașteți tacimul corvezilor: du soacra la piață, mătușa la coafor etc.

— La aceeași rubrică a almanahului nostru un autor dramatic se arăta surprins că n-a întâlnit încă vreo lucrare de gen care să abordeze efectul alienant pe care, uneori, îl poate avea într-o fami-

lie, într-un micromediu social, apariția răsfațatului bolid.

— Pe partea noastră, cum s-ar zice, există un aspect vesel al oricărui necaz. Sigur că și necazurile proprietarului de volan au un astfel de aspect.

— Fiindcă veni vorba de partea veselă. Aș vrea să discutăm despre ceea ce, cam de multă vreme, în emisiunile de umor, a devenit o scenă clasică. Cupletul contravenientului — să-i zicem. Schema este aceasta: două personaje, agentul de circulație și șoferul. Primul vorbește pușin și impersonal, nu râde, nu glumește, celălalt vorbește tot timpul, se căciulește, face grimase, face tumbe, face pe prostul. Am uneori senzația că scena asta robotizează fenomenul, sursa însăși a comicului mizează pe diferența de putere dintre cei doi.

— S-ar putea să aveți dreptate; autorii au cam bătătorit procedeul. Dar să nu uităm că efectul comic rezultă din contrast; deci, trebuie neapărat ca omul legii să fie impasibil, sobru pentru a contrasta cu manifestările celui aflat în culpă. Eu aș zice că nu atît diferența de putere dintre cei doi e izvorul comicului, cît comportamentul infantil al contravenientului. Cînd un adult „dă în mintea copilului”, acesta e un spectacol comic. Și încă ceva: în nici un astfel de cuplet finalul nu e favorabil împricinatului; deci, nimeni nu-i aprobă lipsa de seriozitate, lingușelile.

— Mda. M-ați convins. Dar eu tot resimt nevoia să văd cuplul acesta jucînd și o altă partitură a comicului.

— Să între în scenă autorii, deci. În ce mă privește, abia aștept să interpretez un rol nou pe-o schemă... veche.

— Sînteți un om mobil, vivace. S-ar putea presupune că nu vă displace viteza!

— Presupunere justă. Ba chiar mărturisesc că în privința aceasta, uneori, mai păcătuiesc. E vorba nu de viteza în sine, ci de faptul că mă enervează să fiu ținut „la capac” de șoferi care merg ca melcul și atunci fac depășiri cam voincești.

— Ați fost un începător cuminte?

— Aș putea spune că da. O singură dată... Dar să vă povestesc. Mergeam pe Brezoianu: busculadă, cald, eu cu „lămîia” în geam. Unul din fața mea voia să parcheze tocmai prin dreptul Informației; omul era în drepturile lui, mie îmi vine să fac pe zmeul și îl altoiesc cu un claxon minios. Atunci respectivul calm, scoate capul pe geam și-mi arată, zîmbind, un semn de circulație, chiar lingă mașina mea. Era... „claxonatul interzis”. Dar lucrurile nu s-au terminat aici: simpaticul personaj fiind tocmai caricaturistul Informației, a doua zi, lumea a avut să-l vadă pe începătorul Arșinel cum se joacă cu claxonul prin București.

— V-ați supărat?

— Se poate? Tocmai un umorist să n-aibă simțul umorului, mai ales când șarja vine tot de la un coleg de breaslă?

— Aveți doi băieți, unul adolescent. Sînt ahtiați după mașini?

— Deloc. Cel mic are drept hobby tenisul de cîmp, cel mare face baschet la Steaua. La mine în familie mașina nu e un personaj, ci un simplu instrument.

— Fiindcă veni vorba de asta, ce anume — ca meseriaș al umorului — vi se pare mai comic din comportamentul proprietarului, al celorlalți membri ai familiei?

— Spuneam mai înainte că mașina nu este, nu trebuie să devină un personaj. Comică mi se pare fandoseala cu care mulți își alintă motorizatele. Tot un fenomen de infantilizare, cum am mai spus, diminutivele fiind ridicole, chiar cînd se referă la oameni, dar mite cînd se adresează unor obiecte!

— Sînteți și un destoinic și binecunoscut pescar. Se știe că mașina vîntătorului și a pescarului este o adevărată victimă...: cal de povară, tanc de luptă (cu viroagele, șanșurile), elicopter (peste bălți, gropi).

— Și submarin.

— Cum adică?

— Da. Biata mașină poate juca, la nevoie, și acest rol. Ascultați povestea. Mă duceam la o baltă, eram grăbit și nerăbdător fiindcă amicii și... rivalii mei, compozitorul Moculescu și balerinul Jivkovi, se aflau deja în „tranșee”. Ajung, mă apropii încet de baltă, pe la spatele lor, opresc motorul ca să nu mă audă (drumul era în pantă ușoară, mașina mergea singură) și, cum stăteau ei absorbiți de undițe, le trag un claxon de le sare pălăria. Satisfăcut eu de reușita figurii, mă dau repede jos și mă grăbesc să arunc momeala. După cîteva minute, aud în dreapta mea un fișit: mă uit și rămîn încremenit: mașina mea intra cu botul în apă ca un animal setos. Pînă la acoperiș. Ați înțeles: nu trăsesem frîna de mină, nu o asigurasesm nicidecum. Ce m-am chinuit: cu greu am tras-o afară. Noroc că, în final, am avut și o satisfacție: motorul a pornit la prima cheie. Dacia mea drăguță nu m-a lăsat nici în drum și... nici în baltă.

Tr. ILIE



mărturisiri



ARI
VATANEN

Născut în anul 1952 la Tupovaara, în centrul Finlandei, Ari Vatanen este, la ora actuală, unul din cei mai vestiți piloți de raliuri de pe mapamond. Introdus în marile competiții rutiere de către compatriotul său Hannu Mikkola, Vatanen a devenit, la sfârșitul anilor '70, component al formației Ford-Anglia. Pilotând un Ford Escort RS, el a reușit, în 1981, să câștige titlul de campion mondial de raliuri. Chemat în 1984 în echipa Peugeot, Vatanen a lansat în arena internațională redutabila mașină Peugeot 205 turbo 16, cu care și-a început noua serie de victorii în etapele campionatului mondial. Căsătorit, tată a trei copii, Ari este, în viața sportivă și în cea „particulară” un personaj de o rară modestie, un as al volanului,

căruia celebritatea n-a reușit să-i altereze caracterul. În fragmentele de mărturisiri inserate aici, sportivul finlandez se referă la ediția din 1985 a Turului Corsicei și la dramaticul accident, din această competiție, căruia i-a căzut victimă pilotul italian Attilio Bettega, din echipa Lancia.

„Disparația lui Attilio, mărturisește Vatanen, a căzut ca un trăsnet în lumea raliurilor, fiind resimțită foarte dur de către noi toți: sportivi, mecanici, șefi de echipă, ziaști. N-am fost prieten cu Bettega, dar l-am avut adeseori partener de întreceri și acest lucru îmi este deajuns pentru a recepta cu întreaga mea ființă consecințele soartei lui tragice. Noi, cei care ne-am dedicat acestui sport, am acceptat cu bună știință riscul. Întrebarea este pînă unde trebuie să se întindă acest risc? Ce măsuri trebuie luate pentru ca el să fie evitat sau măcar diminuat?

Structura mașinilor moderne de raliuri este mult mai rezistentă decît a celor din trecut. Proiectanții și constructorii au făcut multe lucruri bune în această privință, fapt pentru care noi, piloții și navigatorii, le mulțumim. Este cazul cu mașina Peugeot 205 turbo 16, cu care eu particip la campionatul mondial și care, după cum s-a dovedit, a rezistat destul de bine unor șocuri puternice. Mai sînt însă o serie de lucruri de rezolvat, cum ar fi, de exemplu, consolidarea elementelor de caroserie care asigură protecția la șocurile laterale. De asemenea, se mai cer luate o serie de măsuri privind securitatea pasivă.

Cum spuneam, actualele mașini de grupa B sînt mult mai rezistente decît cele din grupa 4 de altădată. Trebuie ținut însă seama că mașinile de astăzi dispun de performanțe net superioare celor din trecut, unele dintre ele, cum este cazul cu Peugeot 205 turbo 16, avînd motoare de 400 sau 430 C.P. La asemenea performanțe, virajele se înlanțuie mult mai repede, iar piloții trebuie să aibă reflexe perfecte, să greșească puțin sau deloc.

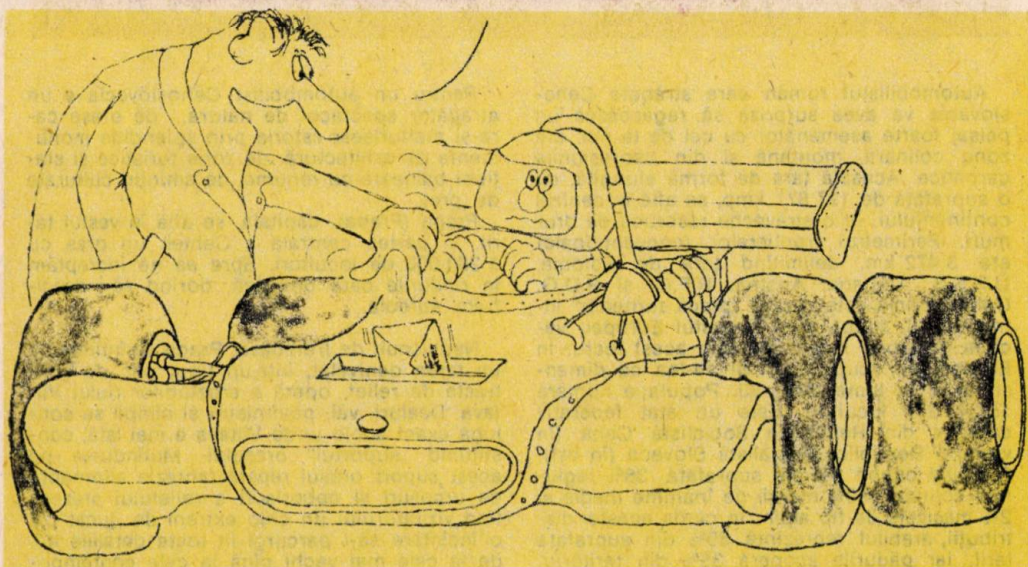
Mult mai complexă a devenit astăzi și activitatea navigatorilor: vitezele ridicate, cu care se parcurg virajele, îi pun adeseori pe navigatori în situația să nu poată dicta în ritmul în care înaintează mașinile. În Turul Corsicei, unde traseul este asfaltat și sinuos, curbele se succed într-o cadență infernală, neexistînd nici un moment de relaxare, deoarece puținele aliniamente au doar 150—200 m lungime. Aici, în Corsica, cea mai mică ezitare, cea mai mică întîrziere în efectuarea unei manevre poate avea consecințe grave.

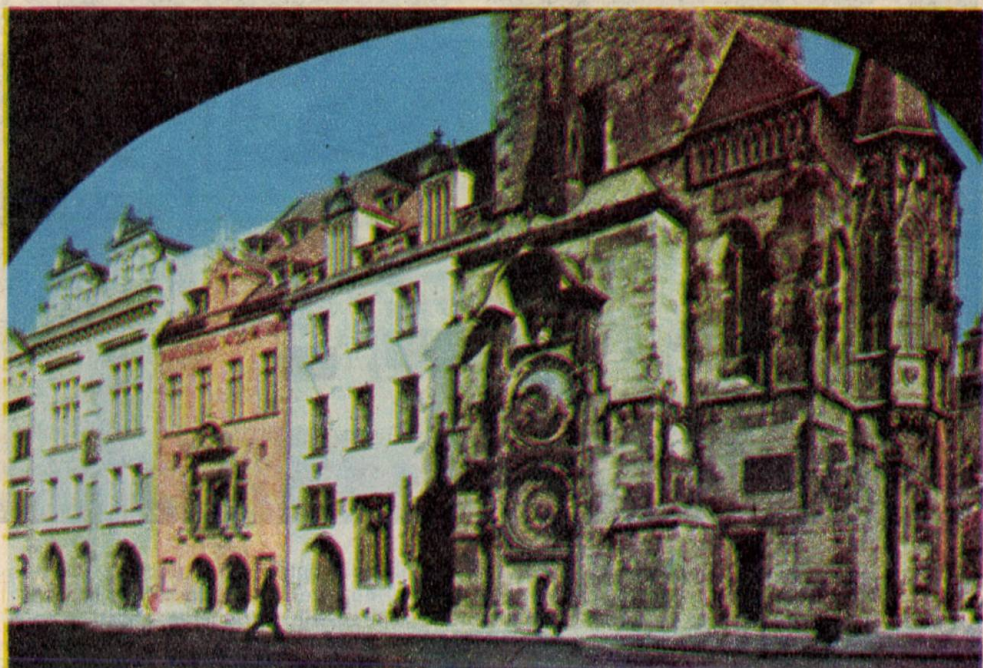


Tot ce afirm eu este reieșit din experiența proprie. Terry Harryman, coechipierul meu, n-a avut timp, vara aceasta, în Turul Corsicei să mă anunțe că o anumită curbă se închide brusc și eu am abordat-o cu o viteză mult superioară celei adecvate. Când am realizat în ce situație mă aflu, n-am avut altă soluție decât să brchez urgent și să lipesc mașina lateral de un mal stîncos, pentru a o frîna. Dar impactul a fost prea puternic și Peugeot-ul meu s-a angajat într-un tonou. Din fericire, și eu și Terry am scăpat nevătămați. Căștile, centurile și structura rezistentă a mașinii ne-au salvat. Am fost nevoiți însă să abandonăm.

Un abandon într-o cursă decisivă, ca Turul Corsicei, nu este, firește, un lucru plăcut. Dar, după cum se știe, înfrîngerile, ca și victoriile, fac parte integrantă din viața unui sportiv. Totul este să ai forța să te ridici deasupra acestor înfrîngeri și să mergi mai departe, către țelul ce ți l-ai propus. Eu am plecat din Corsica înfrînt, dar cu convingerea că în prima parte a competiției am realizat rezultate bune în probele speciale, că mașina Peugeot 205 turbo 16 este competitivă, că echipa de asistență tehnică a fost la înălțime".

D. LAZĂR





1

PRAGA—

ORAȘUL DE AUR

Automobilistul român care străbate Cehoslovacia va avea surpriza să regăsească un peisaj foarte asemănător cu cel de la noi, din zona colinară, montană și din depresiunile carpatice. Această țară de formă alungită, cu o suprafață de 127 877 kmp, se află în centrul continentului, la o străveche răscruce de drumuri. Perimetrul frontierelor (convenționale) are 3 472 km, delimitând țara de Polonia, U.R.S.S., Ungaria, Austria, R.F.G. și R.D.G. Cehoslovacia este deci o „placă turnantă” între nordul, sudul, estul și vestul Europei. Vechia ei istorie relevă din plin acest lucru. În Europa, ea ocupă locul al 14-lea ca dimensiune și în lume locul 93. Populația numără 15 344 200 locuitori. Este un stat federativ compus din Republica Socialistă Cehă (în vest) și Republica Socialistă Slovacă (în est). Cîmpiile ocupă 9% din suprafață, 38% regiunile colinare, 50% munții de înălțime medie și 2% masivele de tip alpin. În ciuda acestei distribuții, arabilul reprezintă 55% din suprafața țării, iar pădurile acoperă 35% din teritoriul.

Pentru un automobilist, Cehoslovacia e un atrăgător spectacol de natură, de orașe care-și mărturisesc istoria prin splendide monumente de arhitectură, de zone turistice și stațiuni balneare cu renume, de amintiri culturale de preț.

Praga (Prah), capitala, se află în vestul țării, în partea centrală a Cehiei; un oraș cu 1 200 000 de locuitori. Spre ea ne îndreptăm în rîndurile care urmează, dorind să-i descifrăm aureola.

Neobișnuit de frumoasă, Praga se întinde pe un teren denivelat, într-un ținut plin de contraste de relief, operă a eroziunilor riului Vltava. Dealuri, văi, povirnișuri și cîmpii se conjugă exact acolo unde Vltava e mai lată, constituind „suportul” orașului. Mulîndu-se pe acest suport orașul repetă fantezia alternanță de urcușuri și coborîșuri a reliefului prezentînd vizitatorului un chip extrem de „jucat”. E o încintare să-l parcurgi în toate detaliile lui, de la cele mai vechi pînă la cele contempo-

rane — secole de istorie a artei și arhitecturii strînse în perimetre care încă de mult au răs-pindit faima Pragăi.

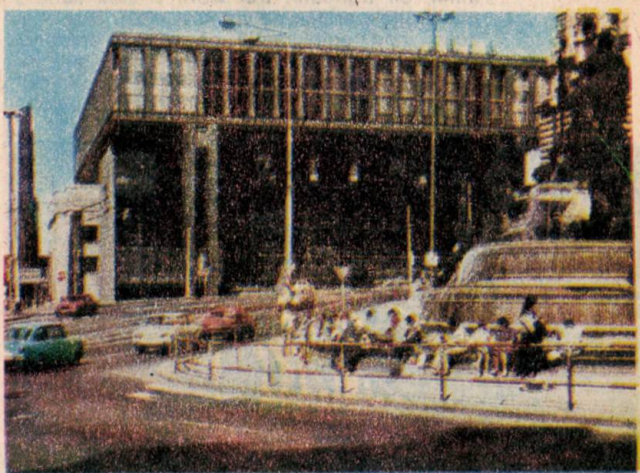
I s-a zis „Orașul de aur“ poate din două motive. Mai întâi pentru că adăpostește monu-mente de preț, apoi pentru că în amurguri de vară și toamnă, cînd umbrele turnurilor medie-vaie își înalță siluetele ca într-o gravură, soa-rele poleiește acoperișurile cu revărsări de raze aurii. Aurul — simbol de valoare.

Evident, automobilul va fi util pentru dis-tanțe. În rest, mersul pe jos va fi din plin răs-plătit de decorul arhitectural, de evocatoare ziduri în care meșterii unor timpuri de mult apuse și-au spus gîndurile și priceperea.

Aș zice, cu o metaforă, că Praga trebuie răsfoită ca o carte, de la primele-i pagini — admirabilă ocazie a unei excursii în timp, men-ită să îmbogățească mintea și sufletul unui călător.

Pentru ochiul exersat cu amprentele timpu-lui o privire peste Vltava este edificatoare; pe o colină — ca toate fortificațiile — se înalță Hrad-ul, **Castelul Praghez** adică (Pražský Hrad sau Hradcany). E însuși nucleul orașului, o adevărată istorie în piatră. Aici a fost întia așezare a slavilor în secolul al IX-lea și din epoca 900—1 200, datează numeroase monu-mente de artă romanică. Timpul s-a petrecut aici între ziduri de cetate, apoi orașul s-a ex-tins și în afara zidurilor cuprinzînd încet-încet toată valea Vltavei din zonă. Romanicul, goti-cul, renașterea, barocul, rococo-ul și stilul empire se succed aici într-o fermecătoare ală-turare sau suprapunere, căci fiecare veac și-a adus cu sine personalitatea. Monumentele goti-ce, ilustrate parțial chiar de Hrad, de enorma catedrală Sf. Vit (căruiă francezii îi spun St. Guy), un splendid muzeu atît în exterior cit și în interior, de Primăria Orașului Vechi (Staré Město) și de clădirea **Carolinum**, prima univer-sitate pragheză, fondată în 1348, sînt abun-dente și foarte valoroase. Asprimea rece a sti-lului plin de monumentalitate, sînt îmblinzite de bogăția sculpturii, de bolțile ogivale, întruchi-pări ale unor mesaje pe care meșteri (anonimi sau cunoscuți), cehi, francezi, italieni, germani, saxoni le-au transmis cu trudă de-o viață. Bogatul și înfloritorul centru aflat la răs-cruce de drumuri europene, trăia o viață eco-nomică, științifică și culturală de prim rang. Masivul pod de piatră Carol (împodobit ulte-rior cu 30 de grupuri sculpturale în secolele XVIII și XX). își are originea tot în gotic, cînd au fost construite și cele două turnuri ce-l flanchează. E un „drum“ peste Vltava, ca o în-gemănare de arcuri de triumf oglindite și în curgerea molcomă a apei.

Renașterii îi aparțin palatul Belvedere și pa-latul Schwarzenberg din Piața Hradcany. Cel mai din plin s-a manifestat însă barocul, o epocă în care s-a construit mult, fantezist. Pe vechiul plan al orașului gotic, barocul a re-construit Praga din temelii, creînd un seducă-tor labirint de case, palate și biserici, fiecare în felul lor o fișă de catalog. Spiritul inserției în natură, al punerii în evidență a clădirii prin ambianța unor grădini savant gîndite a făcut ca barocul să dăruiască orașului parcuri pline de gust, concepute de arhitecți peisajeri și ori-ginal rezolvate. Reverberații din tot ce stilurile creaseră pînă atunci și-au găsit adăpost într-o



1 Primăria din Orașul Vechi (dreapta). Azi muzeu.

2 Piață în Orașul Vechi.

3 Clădirea Adunării Federale din Praga.

4 Silueta Hrad-ului, cu celebrul „pod cu sta-tui“ sînt ca o emblemă a capitalei cehoslo-vace.



4

„natură gîndită”. Păstrînd, cu gustul tradiției, grădinile din Malá Strana, Ledebur, Fürstenberg sau Valdstejn (observați pe alocuri originea germanică a numirilor), cehii au păstrat unele din cele mai frumoase bijuterii urbanistice, greu de regăsit în alte țări din lume.

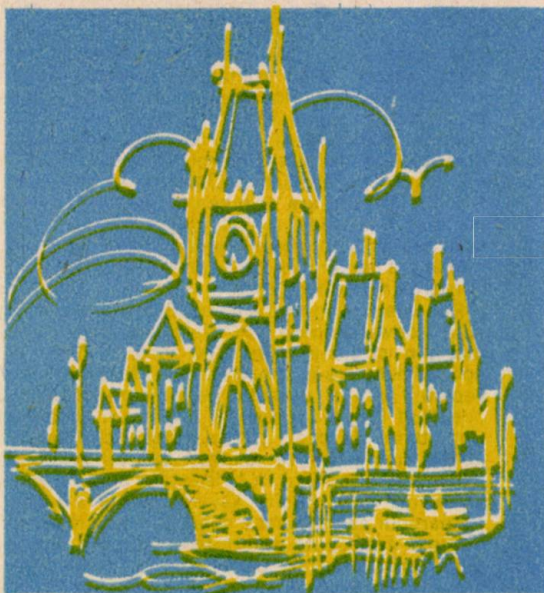
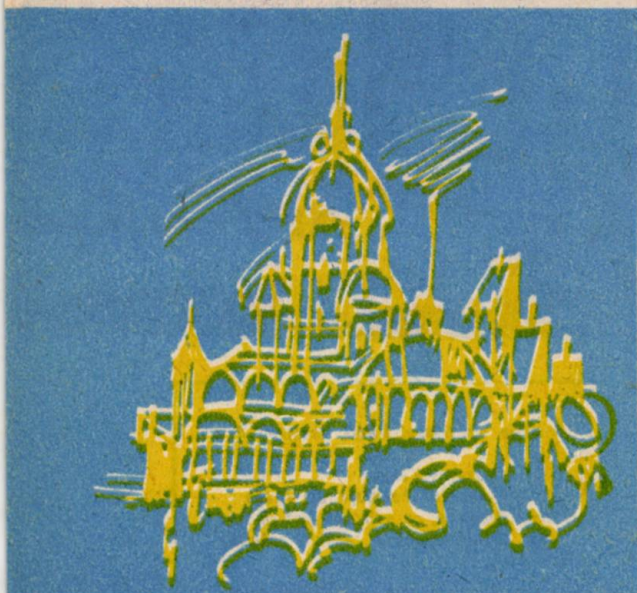
Barocul la Praga e plin de evocări. La Malá Strana o sumedenie de case — din cele mici situate pe ulițe întortocheate, ce amintesc de poveștile evului mediu, de alchimiști, de demonica figură a lui Rumburak din cunoscutul serial TV pentru copii — poartă tot felul de însemne. Un urs, un rac, un înger, o lebedă, trei inimi, un trandafir, trei viori, o stea aurie și multe altele arătau pe vremuri, celor care știau acest „cod” emblematic, că edificiul aparținea lui cutare sau cutare. Casele n-aveau încă număr (numerotarea a început în 1770) și fiecare proprietar avea nevoie de un însemn personal

distinctiv, bun și pentru pecetea de corespondență.

Mulți oameni celebri s-au născut sau au trăit la Praga: Franz Kafka, Reiner Maria Rilke, Egon Erwin Kisch. Totodată orașul memorează vizitele unor celebri muzicieni: Mozart, Beethoven, Gluck, Haydn, Berlioz, Ceaikovski, Weber, Liszt, Wagner. La Praga și-a scris Mozart opera „Don Juan”.

Rococo-ul și empire-ul au lăsat mai puține amintiri. În schimb, la cumpăna veacurilor XIX-XX mari și impunătoare edificii neorenescentiste au „mobilat” structura centrului. Între ele se numără Teatrul Național și Muzeul Național. Sînt clădiri masive, sobre, ridicate în mai toate capitalele europene din epocă, ilustrînd un anume timp, un gust al dăinuirii prin soliditate.

Acest tur de orizont arhitectural se încheie



în centrul oraşului cu elegante edificii contemporane, ale căror linii amintesc de masivitatea începutului de secol sugerând însă structuri ultramoderne din sticlă de culoare fumurie, în care se reflectă, ca într-o miraculoasă oglindă, peisajul eterogen al epocilor arhitecturale din jur. Ca în piaţa Teatrului Naţional, ambianţa ce merită să fie văzută.

Arhitectura pastelată, cu linii zvelte, domina noile cartiere rezidenţiale şi nu-i trebuie nimănui prea multă imaginaţie să-şi închipuie aşa ceva în orice oraş european. Seamănă, cum seamănau la vremea lor romanul, renaşterea sau barocul, cu deosebirea că sînt mai funcţionale (funcţionalitate impusă de ritmurile moderne), dar mult mai lipsite de imaginaţie, pentru că — aşa ca peste tot — industrializarea construcţiilor nu îngăduie (în mod firesc) jocul imaginaţiei decît la clădirile-unice. La acestea din urmă stilul contemporan — numit

curent „modern” — îşi poate manifesta personalitatea. Şi există în Praga Nouă destule exemple.

... După ce am răsfoit Praga ca pe o carte, în delectante şi reconfortante plimbări prin timp şi spaţiu, să nu uităm de muzee, de parcuri, de case memoriale, de pulsul oraşului pe care-i dau strazile populate, magazinele, specificul local. Orice ghid sau pliant ne vor da sugestiile necesare.

Să nu uităm muzeele, dar nici viaţa de afară — timpul pe care secolele l-au scris în admirabile amintiri, timpul pe care generaţiile de azi continuă să-l scrie în maniera lor. Între aceste două înfăţişări vii, Praga îşi trăieşte existenţa destăinuindu-se generos celui care ştie s-o vadă.

Dorin IANCU



OLTCIT ÎN RALIUL MARLBORO

Un autoturism construit la Craiova a luat parte la Raliul Marlboro din Liban, unde a ocupat primul loc la grupa A şi locul 11 în clasamentul general. Pe dificilul traseu al acestui raliu, lung de 450 km, autoturismul Oltcit, condus de un echipaj libanez, s-a confruntat cu maşini mult mai puternice (Renault 5 turbo, Porsche 911, Fiat 130 Tc, Datsun 240 RS), în faţa cărora, însă, nu şi-a făcut nici un fel de complexe. La întrecere au luat parte 23 de echipe, din care 18 au reuşit să se claseze.

FILM



ALBU *dublură pentru* ALBU

Să răstorni o mașină poate părea una din cele mai banale cascade pentru film. Dar atunci când pregătești mașina pentru o răsturnare, stabilești cu operatorul unghiul de filmare al celor trei aparate și locul exact, iar cu o zi înainte de filmare regizorul îți cere să faci o tamponare frontală și nu răsturnare, atunci sigur asta nu o să mai fie chiar o banalitate, ci o cascadă foarte complicată. Se cere altceva într-o singură zi, uitînd că mi-au trebuit patru ca să pregătesc mașina pentru filmarea asta. Și ar trebui cel puțin tot atîtea pentru ce vrea acum regizorul.

— O basculantă vine din sens invers și tu intri cu Dacia în plin. O șifonezi așa cum am filmat noi ieri un accident real pe șosea... Mai este ceva... Aș vrea să faci înaintea impactului cîteva ușoare derapaje.

— Stai!... Ai văzut ce direcție are mașina?
— Nu.

— Îl invit pe regizorul Dan Necșulea lîngă mine și pe actorul Traian Stănescu. Plec cu ei pe șosea cu 70—80 km/oră și fac ce mi-a cerut regizorul mai devreme. Mașina intră într-un derapaj și ca s-o redresez fac întîi o tură de volan în gol! Cînd reușesc să ajung din nou cu ea în direcția de mers accelerez, mai fac încă un derapaj și din nou povestea cu jocul volanului care este foarte mare. Pe Dan îl apucă risul, probabil de felul cum îmi umblau mîinile pe volan, schimbător de viteze și frîna de mînă. Mie însă nu-mi venea deloc să zîmbesc gîndindu-mă că-mi dau viața pe mîna maldărului ăsta de fier vechi care merge cu 80 km pe oră.

— Du-te la machiaj să-ți pună o perucă!

— Ce perucă?
— Păi o dublezi pe Elena Albu și filmăm în-
tii venirea mașinii cu ea care conduce, adică
tu, și Traian Stănescu alături. Cum facem să
nu ți se vadă mustața? Poate muști dintr-un
măr cînd treci pe lângă aparat. Bine. Facem o
repetiție.

— Oameni buni, dar eu nu prea am statură
de femeie și pe urmă nu am dublat niciodată
o actriță. Pentru asta există colegul meu Doru
Dumitrescu, care a dublat pînă acum, cu
foarte mare succes, nu știu cîte actrițe. El are
o statură mai potrivită și nici nu poartă barbă
sau mustăți.

— Nu contează. Ești în mașină, nu se văd
decît mîinile și capul pe volan.

— Adică nu pot să-mi pun cască pe cap?

— Nu prea.

Îmbrac o bluză asemănătoare cu cea a
actriței, apoi urc la volan și începem filmarea
cu venitul pe șosea, în viteză, mîinc din măr
și mă cert cu Traian care mă sîcîia să las mai
încet mașina. Costică Chelba, operatorul fil-
mului, ride de cîte ori se uită la mine pavoizat
în chip de actriță.

...A doua zi, scularea a avut loc la ora 7.
Fug repede la garaj ca să-l iau pe mecanic
pentru a sta cu noi la locul filmării. Toată
echipa este pregătită și așteaptă să începem.
Eu am o surpriză: colegul meu nu a venit din
București și mi-ar trebui un cascador pe bas-
culanta în care trebuie să intru.

— Albule, ești gata?

— Peste o jumătate de oră. Fac repetiții.

— Bine, după aia să mergi la machiaj să
vezi ce faci cu mustața. Îl rog pe mecanicul de
la garaj să urce el pe basculantă și mă apuc
să-i explic ce are de făcut și cînd anume să
tragă de volan, ca eu să pot intra în cauciucul
roții deja virate spre stînga. În felul ăsta îmi
mai amortizează și mie șocul din impactul
frontal. Repetăm o dată cu 20 km la oră vor-
bindu-i pe geam în timp ce execută manevra
de virare a roților și trecem unul pe lîngă altul.
Mai repetăm de trei-patru ori la viteze normale
și sînt mulțumit. Se mai lucrează ceva la apa-
ratul de pe macara ca să nu mai aibă balans,
timp în care Chelba îmi povestește cum cu o
zi în urmă, trecînd prin locul ăsta, a văzut o
basculantă care a intrat într-o Dacie pe care a
făcut-o praf. Ei au început imediat să filmeze
avînd în vedere că erau chiar pe locul în care
eram noi acum. Șoferul de pe Dacie care fă-
cuse accidentul, plin de sînge pe față, cu na-
sul spart și năuc de lovitură a văzut la margi-
nea șantierului de peste drum un punct sani-
tar, s-a dus întins să i se dea primul ajutor.

— Doctore, oprește-mi te rog hemoragia
asta!

— Îmi pare rău, dar eu nu sînt medic. Omul
care-i răspundea era îmbrăcat în halat alb și
cu ecuson de medic pe piept.

— Doctore, te rog...

— Bine omule, dar eu nu glumesc. Nu sînt
doctor. Sînt actor la Teatrul din Constanța și
sînt aici pentru o filmare. Omul nostru pri-
vește buimac și nu înțelege nimic. Se lasă luat
de mină spre o mașină a echipei noastre de
filmare care îl duce la spital.

Băieții de la imagine au terminat cu aparatul
de pe macara. Acum toți mă așteaptă pe mine.
Machiajul mai are de lucru cu mustața. Cîneva

din mașină spune să mă lase în pace că orice
ar face tot nu o să semăn cu Elena Albu. În
mod sigur n-am cum să semăn cu ea. Eu am
1,82 și 86 kg, dar cel puțin peruca să se vadă
că flutură în vînt și-mi intră în ochi. Mîinile-mi
sînt ocupate cu volanul și schimbătorul de vi-
teze. De cîte ori mă aplec simt bluza de pe
mine cum stă gata să crape la umeri. Wili, re-
cuziterul nostru, săritor ca întotdeauna, mă
ajută să-mi prind centurile și anunță echipa
prin talkie-walkie că sîntem gata. Echipa ne
răspunde că noi dăm motor cînd vrem, ei aște-
teaptă. Mai stau puțin să-mi trag sufletul și-i
spun lui Wili să-i anunțe că am pornit. După
care apăs pe accelerație și plec schimbînd vi-
tezele pînă la ultima, ajungînd la 70—80 km/h.
Basculanta vine și ea cîșă cum am repetat, la
viteza stabilită ca să ne-nîlînim exact acolo
unde ne vîd cel mai bine cele trei aparate de
filmat. Sînt la 50 de metri, la 40 de metri, la 30
de metri, la 10 metri, acum ar trebui să tragă
de volan. Sînt numai 10 metri pînă la botul
basculantei, eu am 80 km la oră, dacă trec pe
lîngă el ratăm filmarea pentru că în stînga sînt
aparatele, iar în dreapta un șanț adînc în care
mașina s-ar face praf. Poate totuși trage de
volan... Și Traian Stănescu care are spectacol
în București...

— Haide odată, trage!

Încerc să văd fața și ochii celui din bascu-
lantă. Să-i fac semn spre volan. Dar parbrizul
lui sclipește și nu disting nimic în cabină. Pi-
ciorul meu drept este în continuare pe pedala
de accelerație și mă întreb unde să intru: în
partea stîngă a basculantei mă pierde aparatul
de sus; dacă intru la mijloc, risc să intru sub
basculantă cu totul, așa că trag puțin de volan
spre stînga mea și intru în farul din dreapta
basculantei, fără să ridic nici o clipă piciorul
de pe accelerație și... (avem noi cascadorii o
vorbă „s-a rupt filmul”).

...Pereți albi, halate albe, liniște și oameni
cu mască de tifon la gură... E clar. Am ajuns
la spital în sala de operație.

— Gata?!

— Stai liniștit! Mă îndeamnă mai multe voci
să fiu calm că totul e bine. Mă doare mîna
dreaptă și barba cu buza de jos. Transpir sau
singerez probabil pentru că simt cum îmi alu-
neacă un strop pe gît, pe ceafă. Nu pot să vor-
besc și simt fiecare împunsătură de ac. Probabi-
l că anestezia e pe sfîrșite. Doctorul Nicolae
coase în continuare asigurîndu-mă de fiecare
dată că împunsătura aia este ultima. Timp în
care medicul anestezist Ionescu C. mă
adoarme din nou. Mă trezesc în salon cu sora
șefă lîngă mine, care-mi spune că se numește
Argentina și mă anunță că au venit colegii să
mă vadă. Nici să zîmbesc nu pot.

— Cum a ieșit?

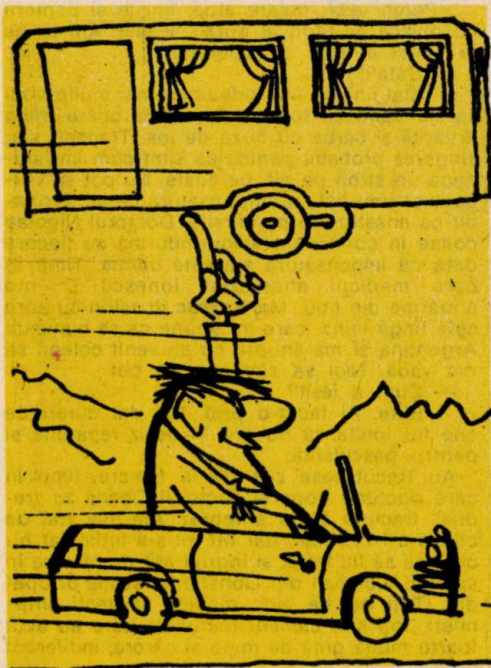
— Bine. Ai făcut-o praf. I-ai dat dureri de
cap lui Ioniță că nu are în deviz reparație și
pentru basculantă.

Au trecut șase zile de la filmare, timp în
care doctorul Popa și doctorul Obadă au „re-
dus” fractura de la antebraț. Am mai stat de
cîteva ori în spital, dar nu mi s-a întîmplat ni-
ciodată să fiu tratat și îngrijit atît de bine ca în
spitalul județean din Constanța, secția ortope-
die. Toți cei de aici: medici, asistenți, infir-
mieri, toți sînt oameni minunați, care au avut
foarte multă grijă de mine și cărora, indiferent

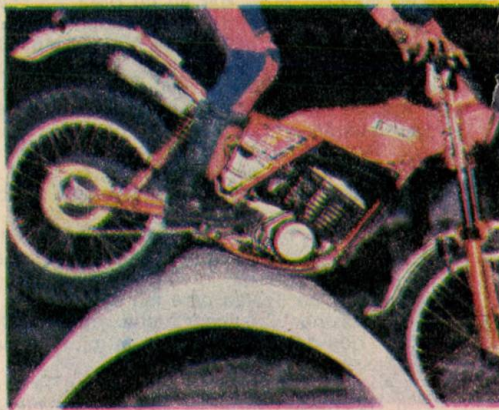
de ce s-a scris despre ei cu altă ocazie, eu personal le mulțumesc din suflet. După ce mi-a fost pusă mîna în ghips nu mă gîndeam decît la materialul filmat. Toți îmi spusese că a ieșit minunat, că mașina s-a făcut praf și că se vede peruca. Așa că se poate spune foarte bine că la volan este Elena Albu și nu cascadorul Ioan Albu. Cu toate asigurările lor, ard de nerăbdare să văd cu ochii mei cum a ieșit cascada.

Ajuns în București, primul drum pe care-l fac este la Televiziune să văd materialul. Plec satisfăcut. Într-adevăr, cascada a ieșit așa cum am vrut eu. În fața Televiziunii mă întîlnesc cu actrița Elena Albu: Ce mai faci, cum te simți? De ce ai slăbit așa? O asigur că mă simt bine și că deja mă gîndesc la altă cascadă frumoasă. Mergînd pe trotuar îmi privesc umbra și constat că după ce am slăbit 10 kg, am o siluetă de pe care dacă mai dau puțin jos, aș putea s-o dublez chiar și pe Tamara Cretulescu. Zimbesc și plec mai departe gîndindu-mă la ce a fost atunci. Încerc să-mi derulez în minte imaginile de la filmare, ca la montaj, fotogramă cu fotogramă. Ajung cu ele pînă la impact și sînt mulțumit să constat că piciorul drept a rămas pe accelerație tot timpul. Sînt mulțumit că nu am avut nici o ezitare că am învins încă o dată instinctul meu de conservare, care în asemenea clipe îți spune să iei piciorul de pe accelerație și să pui frînă. Rolul principal în această cascadă, unde au fost implicați actori, cascadori, utilaje, ghinioane etc. l-a avut totuși centura mea de siguranță fără de care eu m-aș fi izbit făcîndu-mă praf de basculanta care ajunsese peste capota mașinii, pînă în parbriz.

Ioan ALBU



MOZAIC



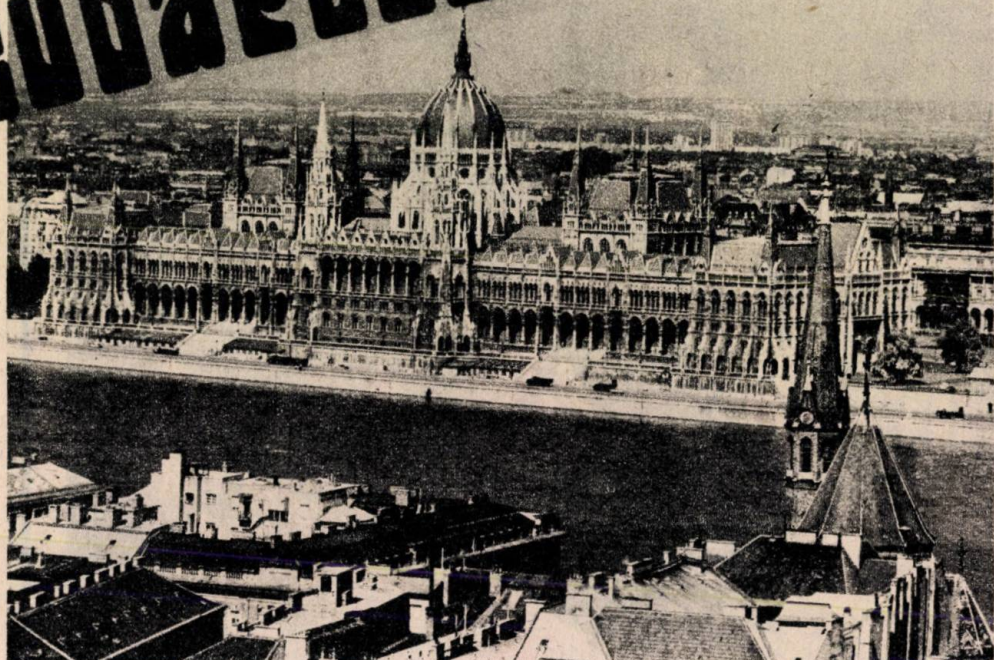
Imagini care recheamă în amintire motocicliști care evoluau în spectacolele „Zidul morții” din „moșii” de altădată. Mai evoluți și tehnicești și ca regie, motocicliștii din imagini execută adevărate cascade, numere care îmbină o mare măiestrie în conducerea vehiculului, un acut simț al echilibrului și, ce să mai spunem, curaj de... actor de circ.





1962! Brigitte Bardot, în plină glorie actricească, făcând publicitate sieși și cățelului favorit. Autoturismul este un model Renault Caravelle cabriolet, la modă în acea perioadă.

BUDAPESTA



PERLA DUNĂRII

Sînt sus pe muntele Gellért. E o seară senină și calmă. Miroase a verdeață aici pe pînțenul de stîncă al Budei care adăpostește vestigiile istoriei și înaltul soclu de pe care o fecioară de bronz ridică spre cer ramura de palmier simbolizînd Eliberarea din 1945.

Privesc Budapesta întinsă la poale. Contururile nu se disting. Se simte, în schimb, curgerea masivă a Dunării în care podurile își oglesc luminile și se vede o mare de licurici pîlpiitori — lumini pulsînd ca însăși existența orașului. Ceea ce se distinge e un vuiet surd, depărtat, un zgomot de fond. Dacă-l așculți mai mult, seamănă cu respirația unui urias adormit.

Același loc este ideal și în timpul zilei pentru o lecție de geografie. Ea începe cu un tur de orizont din care oricine poate înțelege de ce am supranumit Budapesta „Perla Dunării”. Fiindcă nici unul din orașele de pe cursul fluviului nu este atît de... dunărean. Budapesta îmbrățișează Dunărea incluzînd organic cei treizeci de kilometri ai ei pe care-i cuprinde. Dunărea nu mai e aici o apă; figurat vorbind e un imens bulevard lichid, o axă de existență care mult înainte de pitorescul ei are rolul unei determinante urbanistice. Orașul — născut de fapt din contopirea treptată a trei unități: Buda, Obuda (Buda veche) și Pesta — apare de sus cu cele două părți distincte pe care le cuprinde și numele său, așezate de-o

parte și de alta a Dunării. Din suprafața totală a capitalei maghiare (525 kmp) Buda ocupă o treime — 173 kmp, dispersată într-un relief ondulat, de muncii împăduriți. Pesta ocupă 352 kmp, adică două treimi din oraș și nu are altitudini de peste 150 m față de nivelul mării. Practic, e întinsă pe terasele unei cîmpii care coboară spre Dunăre. E mai nouă decît Buda (se și distinge acest lucru la o simplă plimbare) și tocmai de aceea elementele de urbanism, de structură, sînt mult mai clare, mai „planificate”. Mari bulevarde semicirculare pleacă de la Dunăre și sfîrșesc la Dunăre, și tot de pe malul fluviului pleacă și bulevardele radiale, din care multe încep în poduri. Această structură creează o rețea intermediară de străzi ce se intersectează rectangular, așa că oricît de mare ar fi orașul nu te poți ră-tăci în el.

Cele două părți de oraș se întîlnesc față în față la Dunăre. Le leagă 6 poduri rutiere și două de cale ferată. Și e bine zis față în față, căci spre fluviu, ca spre o magistrală, privesc principalele edificii publice, monumente și ansambluri urbanistice de pe ambele maluri. Pentru cei care doresc, așadar, să aibă sub ochi și să poată admira îndelung spectaculoasa panoramă, plimbarea cu vaporul e un mijloc ideal.

Dunărea este în peisajul și în existența Budapestei un element vital. Străbătînd orașul de



1 Budapesta. Palatul Parlamentului.

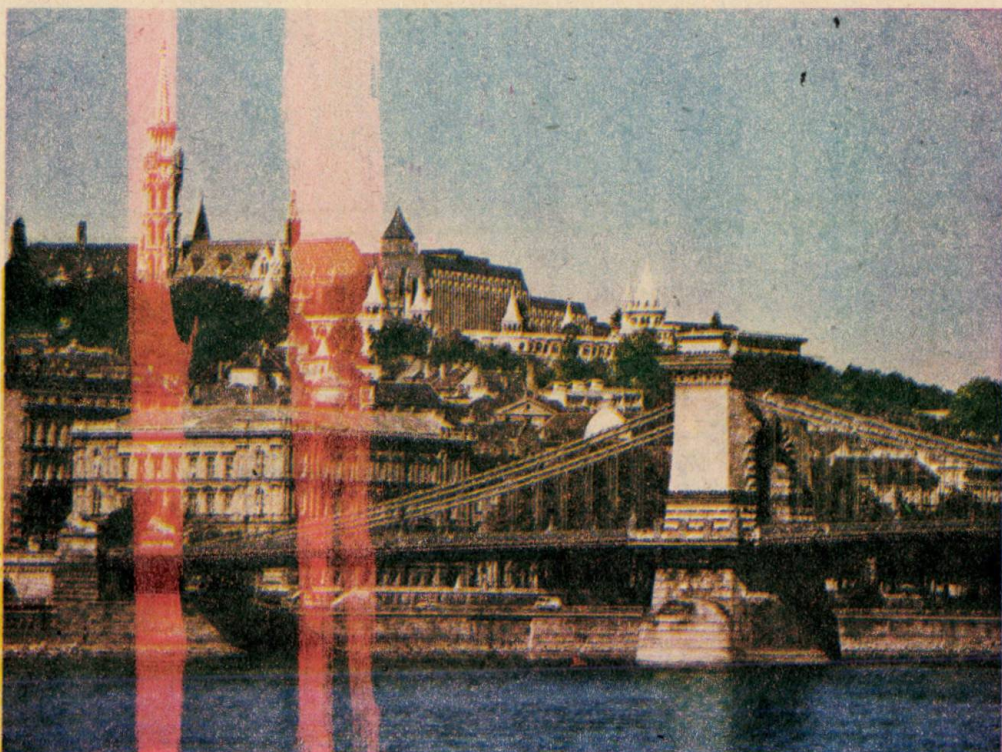
2 Dunărea, trăsătură de unire între cele două părți ale capitalei ungare.

la nord spre sud, acest fluviu care a parcurs 1 800 km de la izvoare pînă aici, e de-acum mare, generos, cale navigabilă în toată puterea cuvîntului. Ea leagă Budapesta de sistemul de navigație a 8 țări, dînd astfel capitalei ungare și rolul unui însemnat port. Dunărea nu e deci numai trecutul sau prezentul orașului, sursa de alimentare a industriilor lui, ci și viitorul său. Dincolo însă de aceste fundamentale caractere economice și urbanistice, am vrea să relevăm în cele ce urmează poezia fluviului, care are și ea un important rol social. Căci, lenevind și despletindu-se, Dunărea dăruiește Budapestei (pe cei 30 km, cît o străbăte) șase insule și peninsule, admirabile locuri de recreere și odihnă, de repaus și deconectare (pasivă sau activă). Ea devine astfel o oază de liniște și tonifiere între două enorme bucăți de oraș de care n-o despart de fapt decît o sută și ceva de metri în dreapta și în stînga. Distanța e deci foarte mică, dar odată coborît pe o insulă, ea îți pare enormă; parc-ai uitat complet forfota bulevardelor și culoarele de beton ale străzilor cu un petec de cer deasupra. Aici cerul te acoperă, vegetația își șoptește spusele adierii ce însoțesc apa, iar apa — cu curgerea-i implacabilă — te scoate din făgașul încilcit al atîtor lucruri mărunte din care e construită existența, dîndu-ți pentru cîteva ore orizonturi mult mai largi.

lată, deci, ce înseamnă Dunărea și insulele

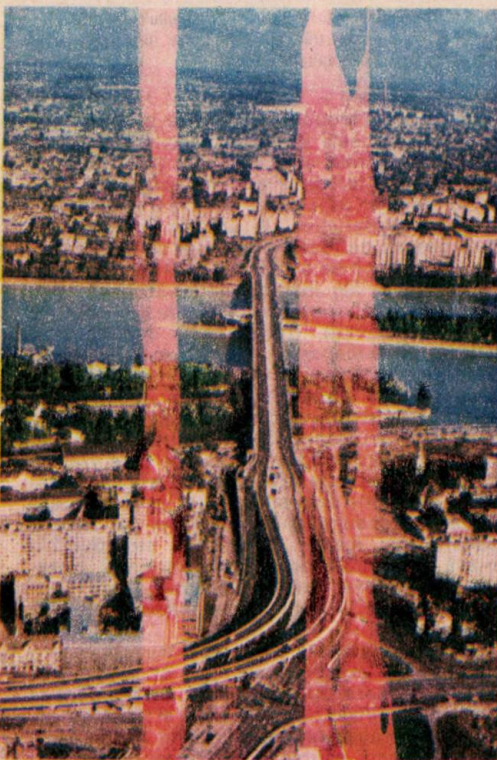
ei pentru cei două milioane de budapeșteni. Dar dintre aceste perle de pe cursul Dunării, Insula Margareta este cea mai dotată și cea mai căutată. Iar dacă aș vrea să găsesc rime în continuare, aș zice și „cea mai cîntată” de prospectele turistice. E un mic „paradis” în care găsești de toate, oricît ai fi de blazat. Accesul însuși pe ea e facilitat la extrem. La cele două capete ale insulei (care văzută de sus apare ca un uriaș vapor verde ancorat în mijlocul fluviului), trec primele două poduri rutiere ale Budapestei: Podul Arpad și Podul Margareta. Tramvaiele au stații la mijloc, pe pod, și coborî direct pe insulă. O șosea asfaltată o străbate longitudinal. Din ea se fac apoi drumuri și drumeaguri, alei printre copaci sau poteci pe pajiști către locurile pe care vrei să le abordezi. Insula are, desigur, și cîteva debarcadere, fiind accesibilă, deci, și cu vapoare (ceea ce consumă mai mult timp, dar face o plăcere mai mare). Există aici ștranduri, o uriașă și seducătoare fîntînă arteziană, hoteluri, restaurante, bufete și bistrouri, baze nautice, un teatru în aer liber, un stadion de tenis, monumente...

De altfel, întregul mal stîng al Dunării este o promenadă, un corso exceptat circulației rutiere și ca atare un minunat loc de recreere și admirare a priveliștilor. Vechiul și noul se logodesc pe această reconfortantă promenadă într-o armonie anume din care nu lipsește li-



3

4

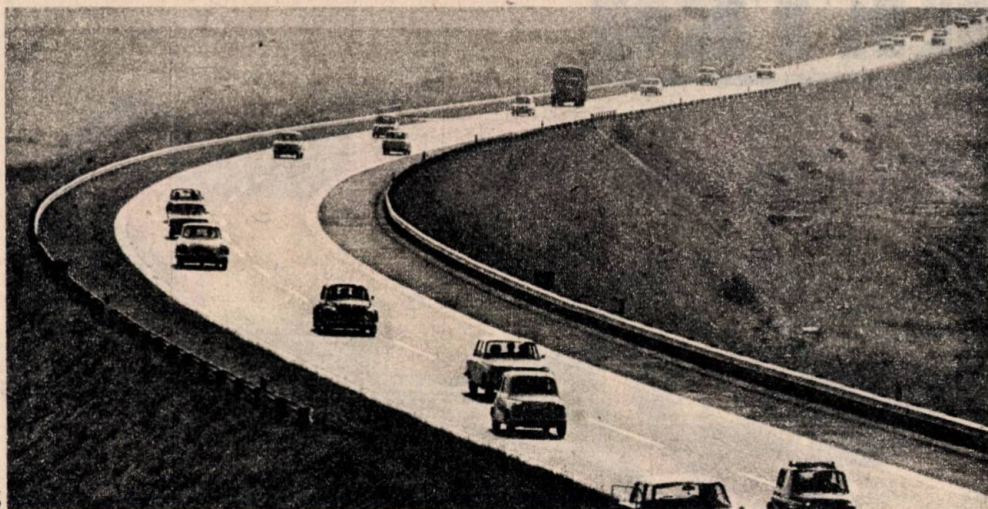


nia modernă, dar nici pitorescul, ceea ce constituie de fapt trasătura de fond a întregii Peste. Căci dacă n-ar fi să luăm decât exemplul metroului, și tot ar fi de ajuns. Sub calea Republicii (Népköztársaság útja) trece, pornind de la Grădina Zoologică, un vechi metrou. Unul dintre primele din lume. Cobori vreo 15—20 de scări sub nivelul străzii și deja ești la el. La liniile noi de metrou se coboară în adânc cu scări rulante, atât de adânc încât una din linii, cea care trece pe sub Dunăre, are și una din cele mai profund escavate stații din lume. Iar vagoanele sînt veritabile trenuri moderne.

Ghidul Budapestei are 344 de pagini și fiecare poate să-și aleagă — conform temperamentului — ceea ce dorește, dacă nu e guvernat de grabă sau indolență. Fiindcă, de cînd lumea, călătoria se face cu picioarele, dar și cu inima. Să nu trecem deci indiferenți pe lângă monumentele Renasterii, goticului sau barocului, pe lângă edificii care poartă în ziduri timp condensat. Mai ales pe lângă muzee să nu trecem indiferenți. În Piața Kossuth, peste drum de clădirea Parlamentului, se află palatul Galeriei Naționale, edificiu construit la începutul secolului și avînd o bogată ornamentică interioară. 24 de săli prezintă cea mai importantă colecție de artă plastică ungară din ultimele două veacuri.

Nu trebuie uitat nici Muzeul Petofi-Ady-Jozsef, o evocare pilduitoare, după cum nu trebuie uitat nici Muzeul de arte frumoase. Muzeul a fost înălțat tot la finele veacului trecut.

5



Era poate o modă, fiindcă structura lui e tot clasicistă, antichitatea elină inspirând probabil, cu templele ei, lăcașurile pentru păstrarea comorilor de artă. Masive coloane corintice susțin un fronton triunghiular cu basoreliefuluri și o arhitravă; în rest, edificiul se inspira din Renaștere. În interior însă sobrietatea clasicismului dispăre, înlocuită de o bogată ornamentație. Mi s-a părut chiar, deschizând ușile grele ale sălilor, că decorul pereților concurează prea mult pinzele galeriei universale care-și desfășoară acolo bogata paletă de școli, începând cu Renașterea italiană.

Pentru românul care-i parcurge o parte din trecut, acest oraș îi destăinuiește, relații vechi și noi, strădăni luminoase de înțelegere și conlucrare. Pășesc în Cimitirul ostașilor români din Rákosliget. Sub movile cu pământ unguresc, sub flori și iarba care cresc din

acest pământ, odihnesc cei căzuți eroic pentru eliberarea Budapestei de sub stăpânirea hitleristă. Singele acestora nu-i oare el dovada prieteniei? Așa l-au considerat și-l consideră și cei care au cinstit memoria românilor în acest loc de reculegere. Și nu numai la Budapesta, ci în multe alte locuri din Ungaria.

Dorin IANCU

3 Podul Lăncz și cetatea Buda. Se disting Biserica lui Matei Corvin, Hotelul Hilton și turnurile Bastionului pescarilor.

4. Podul Arpad și împrejurimile.

5. Una din autostrăzile ce vin spre Budapesta.

6. Podul Lăncz și Cetatea Budei, noaptea.

6



RETRO



UN DUEL AUTOMOBILISTIC SAU CELEBRA VICTORIE A HISPANO SUIZA MODEL 68

Intervalul de timp cuprins între anii 1925—1935 este considerat de specialiști ca o epocă de glorie a „tinereții” automobilismului, cu realizări tehnice și stilistice neobișnuite, cu performanțe sportive senzaționale ca desfășurare și rezultate. În această perioadă, realizările de înalt nivel tehnic au fost fructul unor ambiții și al unor preocupări serioase ce le-au avut majoritatea constructorilor de automobile.

Astfel, în Europa și-au făcut apariția multe mărci de autoturisme și mașini de sport, care au impresionat lumea prin tehnicitate și splendoare. Să ne amintim numai de câteva dintre ele, ca de exemplu:

Sunbeam Tiger model 1925, Delage tipul D8 și 1500 model 1926, Rolls-Royce Phantom I model 1926, Bugatti La Royale model 1929, Horch „670” model 1930, Isotta-Fraschini model 1933, Jaguar J 72 model 1933 etc.

În schimb, tot în această perioadă, industria de automobile din America rămâne la un nivel scăzut, refractară și indiferentă la stilurile și realizările europene. Unicul fabricant care încearcă și reușește să se diferențieze de stilul american, este Alfred Duesenberg, care împreună cu fratele său Augie, au creat faimoasele automobile de sport și curse Duesenberg tip „J” model 1929 și tip „SJ” model 1931.



AUTOMOBILELE
FRUMOASE
SE LUCREAZĂ
MANUAL

cu care americanii au câștigat multe întreceri pe circuitul de la Indianapolis. Celelalte modele de mașini americane ca Stutz model 1927, Marmon V16 model 1933 și altele nu au stîrnit prea mare vîlvă prin tehnicitatea lor.

În toamna anului 1929, inginerul Marc Birkigt prezintă modelul 68, un Hispano Suiza minunat, în greutate de trei tone, echipat cu un motor V 12, de 9500 cmc, 250 CP, viteză maximă 170 km/oră. Pentru prima oară în construcția de motoare, cămășile cilindrilor acestui motor erau nitrurate, un tratament termic care conferă piesei o folosire nelimitată. Supapele de evacuare sînt răcite cu sodiu, care la temperaturi mari, devine lichid, asigurînd o răcire excepțională supapei. Pistonoalele cu diametru de 100 mm, din aliaj de aluminiu, forjate, erau montate în cilindri cu jocuri foarte mici. Marc Birkigt găsește formula unui aliaj cu coeficient de dilatare minim, care permitea aceasta. Carburanția motorului era rezolvată impecabil, căci mersul motorului era asigurat la ralanti de numai 250 rot/min, turație la care mașina putea circula și în viteză a III-a. Pe tabloul de bord se afla un altimetru, iar pe volan o manetă cu care se putea regla debitul jecloarelor, în funcție de altitudine și temperatura exterioră. Toate piesele în mișcare rămîneau silențioase, dealtfel ca și toată mașina. Și cu toate aceste calități ale motorului și ale mașinii, Birkigt a evitat să facă, în public, „testul paharului cu apă”, așa cum avea să-l facă Bugatti în 1930 pe celebrul său autoturism „Royale” model 1929.

Ca emblema pe radiator, Birkigt își alege o barză.

În urmă cu trei ani, în America, apăruse autoturismul tip sportiv denumit Stutz Blackhawk Speedster model 1927, denumire care în traducere înseamnă: „Stutz vulturul negru cel mai rapid”. A fost una dintre puținele mașini americane cu caracter sportiv din anii 1925—1930. Acest Stutz are un motor cu opt cilindri în linie, cu supape în cap, cilindrul de 4900 cmc, 95 CP la 3200 rot/min. Deși avea o putere mică față de alte mărci, americanii se mîndreau cu el. Apariția în Franța a mașinii Hispano Suiza model 68 a stîrnit invidia constructorilor

cu „pretenții”. Dintre aceștia, Stutz, care era cunoscut ca o marcă de mare prestigiu în America, a aruncat mînușa și provoacă pe Hispano Suiza la un duel de 24 de ore. Birkigt acceptă duelul, căci știa că va putea să ridice mînușa ce-i fusese aruncată în semn de sfidare. Avea încredere în ceea ce construise. Cei doi constructori ai mașinilor care urmau să se întrecă, au stabilit un regulament „ad-hoc” foarte simplu: care din ele parcurge cea mai mare distanță pe timp de 24 de ore de conducere efectivă, aceea este câștigătoarea duelului. Ca detaliu al acestui zis regulament, se stabilește ca fiecare mașină să fie condusă de cinci piloți, schimbul lor făcîndu-se în punctele unde se face și plinul de benzină. Nu au lipsit și amănuntele, ca arbitri, ziariști, puncte de control, posibilități de telefonare, asistență tehnică etc.

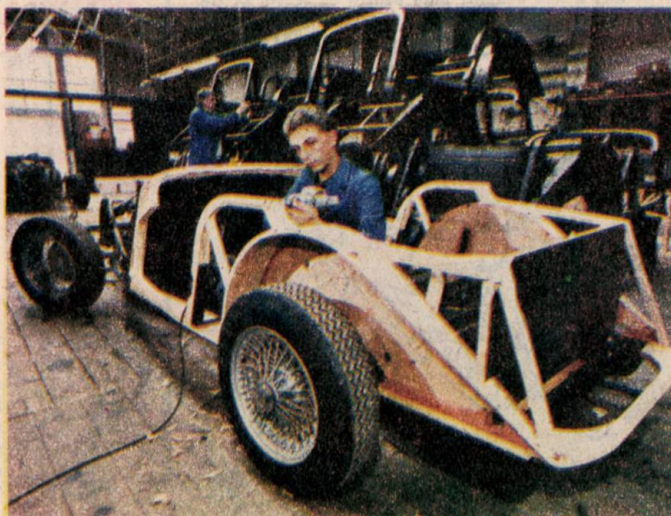
Sîntem în vara anului 1930. La startul întrecerii se aliniază cele două mașini „rivale”: Stutz Blackhawk Speedster de culoarea vișinii și Hispano Suiza model 68, de culoarea macului de cîmp.

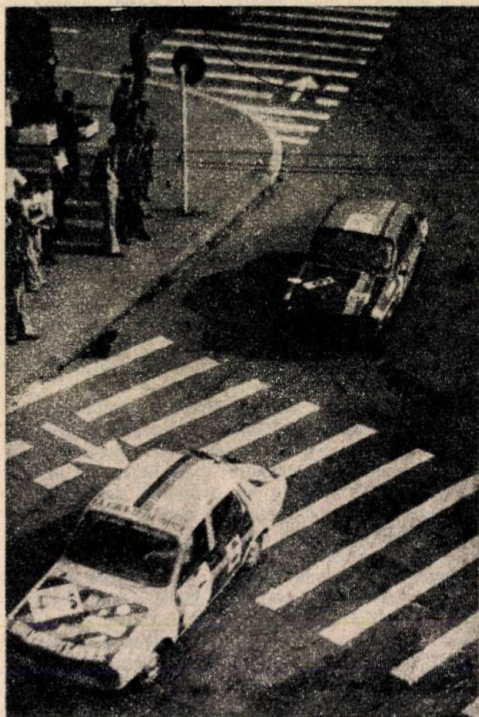
După ce s-a dat startul întrecerii, mulțimea care a luat parte la această întrecere s-a grupat în două tabere: una de partea americanilor, încrezători în victoria acestora și cealaltă, majoritatea, de partea francezilor, care știau că avioanele de vînătoare franceze (escadrila berzelor), rămase legendare în primul război mondial, au fost echipate cu motoare tip Hispano Suiza și deci șansa de câștig este a lor.

După zece ore de alergare, apare știrea că Hispano Suiza are un avans de 35 de minute față de Stutz. După 11 ore de alergare, apare o știre surpriză: Stutzul, care nu parcursese decît 1305 km, a trebuit să tragă pe dreapta și să se oprească deoarece lagărele de palier și de bielă se topiseră. Înlocuirea acestora a durat trei ore. Și Stutz-ul a continuat să mai alerge, crezînd că va recupera întîrzierea. Aceasta nu a mai putut fi recuperată, deși piloții care l-au condus au încălcat cele mai elementare reguli de circulație, conducînd la risc.

Hispano Suiza, așa cum era de așteptat, a câștigat „duelul” fără nici o defecțiune, parcurgînd o distanță de 3168 km, deci cu o viteză medie de 132 km pe oră, viteză impresionantă pentru acea vreme, în condiții de teren diferit.

Imagini din atelierele firmei engleze constructoare de automobile, Morgan Motor Company. Firma a împlinit de curînd 75 de ani de existență, timp în care producția nu a încetat să fie exclusiv manuală. De la primul model „Runabout” pînă la actualele modele „Plus 8”, execuția vehiculelor este asigurată de meseriași-artizani, fiecare un specialist al genului. Ciclul unei fabricații durează 10—12 săptămîni, în funcție de nivelul dotării tehnice, conform opțiunii clienților. Modelele care sînt construite actualmente — „4x4” și „Plus 8” — sînt dotate cu motoare Rover de 1600 cmc care pot imprima o viteză de 180 km/h sau 200 km/h la consumuri de 9,4 l/100 km și 11,2 l/100 km.

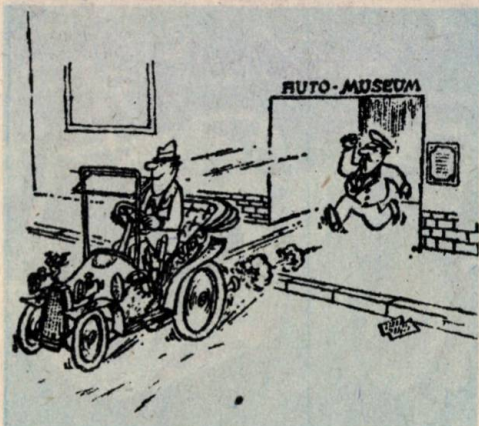




Acest duel a rămas celebru în istoria automobilismului și a avut darul să eclipseze mândria americanilor. Nici nu se putea altfel, deoarece motorul mașinii Hispano Suiza model 68 excela printr-o mare precizie de execuție. Prin acest duel, Marc Birkigt a dat o lecție constructorilor cu „pretenții” și a asigurat Franței dreptul de a se mândri cu mașinile sale. Ecoul duelului a înconjurat pământul de câteva ori și ziariștii aveau „materie primă” din care să-și „confectioneze” articole cu lux de amănunte.

De la acest duel și pînă astăzi, un altul n-a mai avut loc; a fost deajuns unul pentru ca lecția să fie pilduitoare și pentru alții.

ing. Ion D. MĂNOIU



ÎN SPATELE UȘILOR ÎNCHISE

Departamentele de cercetări ale firmelor constructoare de automobile sînt veritabile sanctuare în care se oficiază în cel mai deplin secret. Fiecare marcă se înconjoară de o discreție totală, pe perioada cît lucrează - la toate nivelele - la un viitor model.

Cu un timp în urmă, firma Citroën „a ridicat un colț al cortinei” permițînd unor ziariști să viziteze centrul de cercetări de la Velizy, unde 2000 de persoane sînt antrenate în munca de cercetare, proiectare, modelare și execuție a viitorului prototip. În aceste „studiouri” se toarnă filmele care privesc viitorul automobilului. Celor ce au vizitat centrul de la Velizy nu le-a fost potolită setea de a cunoaște, cu un timp mai devreme, „pe cel ce se va naște”, ei au putut privi retrospectiv doar modele care n-au fost niciodată văzute pe vreo șosea publică. Retrospectiva a dat măsura diversității și bogăției imaginației creatorilor firmei Citroën.

S-a început cu prezentarea modelului „C.10”, care a primit și porecla de „Coccinella”, un autoturism cu caroseria în formă de picătură, care a fost conceput în anul 1958, avînd Cx-ul=0,258 și o greutate proprie de 380 kg, din care 78% era plasată pe roțile din față. Pentru a fi atît de ușoară, caroseria era confectionată din tablă de aluminiu sudată. Grație celor patru uși și celor două mari ferestre gen „aripi de fluture”, accesul în habitacul era deosebit de ușor. Cupola de sticlă din față, cu o mare deschidere și parbrizul rabatabil, plasat în spatele acesteia, nu putea fi atins nici de ploaie, nici de zăpadă, fapt care permitea folosirea unui singur ștergător, cu un singur braț.

Înainte de lansarea modelului „Ami. 6”, s-a lucrat la un veritabil autoturism mijlociu, purtînd denumirea convențională de „C60”. Pînă la parbriz, acesta a avut linia modelului „D/DS” cu un ampatament de 255 cm, deci cu 16 cm mai mult decît „Ami”. „C60” anticipa ceva din tehnica lui „GS”, în ceea ce privește motorul. El avea sub capotă un „boxer”, răcit cu aer, destinat să fie construit în versiunea 1100 și 1430 cmc. Prototipul era de categorie „pană”, cîntărind doar 645 kg. Elementele portante ale osiilor și brațele oscilante erau fabricate din materiale ușoare, iar la cîteva elemente de caroserie (aripiile) erau folosite materiale sintetice (precum acoperișul la „DS”). Luneta era de forma unui „Z”, adică invers decît obîșnuit, ceea ce publicul cumpărător n-ar fi acceptat niciodată. „Ami”

a avut un mare succes comercial în Franța.

Cu cincisprezece ani în urmă, Citroën făcea probe cu un gen de autoturism de oraș, botezat sintetic „EN 101”. Autoturismul avea postul de conducere plasat central, cu scaunele decalate. Lungimea sa era de 3,1 metri, lățimea de 1,55 m, iar greutatea de 610 kg. Motorul era celebrul doi cilindri, de 602 cmc, care dezvoltă 32 CP.

A mai fost prezentat un autoturism de două locuri, care cântărește doar 340 kg. Motorul avea o cutie de viteze cu doar două trepte, fapt care plafona viteza la 70 km/h. Și aceasta „voituretă” avea volanul plasat central, însă furca telescopică era împrumutată de la motocicletă. Cele două roți erau foarte apropiate.

Prototipul modelului CX avea 10 cm mai puțin în lungime și lățime decât modelul de serie. Pentru grupul motor era prevăzut unul cu piston rotativ birotor sau un V6. A fost ales, însă, cel cu 4 cilindri în linie.

Din 1963 datează și un „studiu” elegant, prevăzut cu hayon, care se spunea, ar fi avut mare priză la public. Ideea a fost abandonată. De asemenea, un model „CX” a avut aceeași soartă, în cursa lungă a prinderii liniei tehnologice.

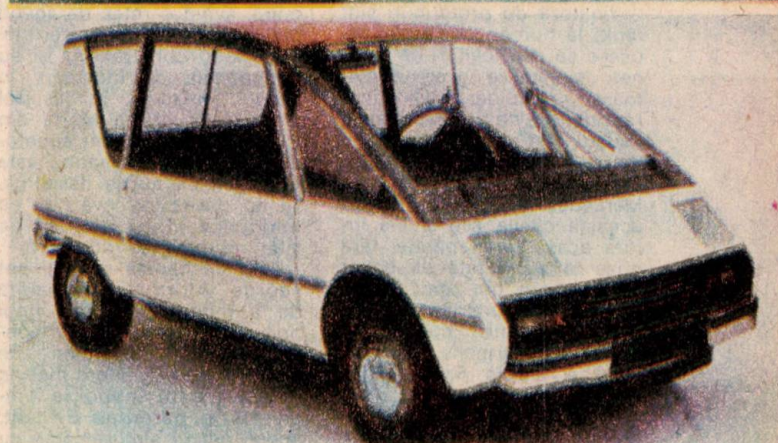
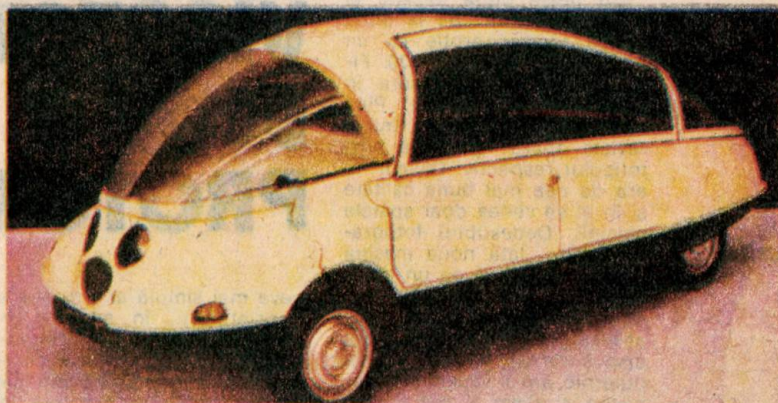
Octavian NICULESCU

1. C.10, un 2 CV rutier, capabil, cu două persoane la bord și 50 kg bagaje, să atingă 144 km/h. Avea, la spate, osle din metal ușor și suspensie hidropneumatică. Motorul, de 2 cilindri, 530 cmc, dezvoltă 18 C.P.

2. C.60. Împreună cu Ami 6, această berlină era destinată să „umple” breșa dintre 2 CV și ID-DS. Ampatamentul avea 255 cm, care, zece ani mai târziu, va fi cel al modelului „GS”. Motorul era cel al lui „GS”, însă cu ventilatorul plasat astfel încât era necesară o priză de aer în capotă.

3. BX. Acest studiu a fost elaborat în 1979. Masca și farurile escamotabile asigurau autoturismului o reușită linie aerodinamică.

4. EN 101. Mașină într-un volum, concepută pentru rularea în oraș. Habitaclul putea primi patru ocupanți rămânând loc și pentru bagaje. Motorul era capabil să dezvolte o viteză de 128 km/h.



Cu peste două decenii în urmă, „esseiorii” de la firma Simca făceau probe cu un nou model: Simca 1000. Fără nimeni să știe, totul se desfășura în cel mai deplin secret. Până într-o zi... O zi în care, într-o revistă apărut fotografiile prototipului respectiv. Clișeul nu era de cea mai bună calitate și în el se vedea doar spatele mașinii. Deducerile fotografiei scria: „Iată noua mașină Simca, surprinsă pe un drum din Camargue. Cînd ne-a zărit, pilotul de încercare a luat-o la goană. Păcat că n-am dispus de un automobil mai puternic, am fi încercat o depășire și v-am fi putut oferi încă două-trei fotografii din alte câteva unghiuri.”

Spionajul gazetăresc, bazat pe teleobiectiv și peliculară fotografică, este un fapt obișnuit în lumea presei occidentale, pentru aceasta utilizîndu-se cele mai diverse metode. Se face spionaj fotografic pentru sporirea succesului de piață al unor publicații sau pentru șantaj... Un reporter abil, înarmat cu mijloace tehnice adecvate, reușește să intre pe firul unei noutăți. El face copile prototipului pe care l-a „vinat” și le prezintă unei redacții, întrebînd scurt: cît dați? Dacă suma îi convine, dă copile și-și încasează banii. Dacă nu, încearcă la altă redacție sau cheamă telefonic firma a cărei nouă mașină a fotografiat-o în premieră. „Clișeele cu B4 în probe sînt la mine, zice el în telefon. Vreau pe ele atît și atît. Facem tirul sau mă adresez unui client din partida adversă?”

Vînătorii de prototipuri sînt mulți la număr, dar puțini reușesc să dea lovitură de răsunet. Munca e grea, istovitoare, periculoasă. Un tînăr reporter de la un săptămînal italian ilustrat, s-a dus acum doi ani în Sahara, unde aflase că se fac probe cu un nou Mercedes. A pierdut pentru aceasta cîteva zile și s-a întors acasă fără aparate, fără poze și cu o față de boxer abia coborît din ring: fusese surprins „asupra faptului” de către „gorilele” cunoscutelor firme vest-germane, care se aflau și ele în poligonul de probe.

Și totuși, cum reușesc reporterii fotografici să intre pe firul noutăților? O metodă

VÎNĂTORII DE PROTOTIPURI



ceva mai simplă ar fi aceea a împrietenirii, în secret, bineînțeles, cu piloții de încercare. Cînd reporterul a cîștigat încrederea unuia din piloți, îi strecoară acestuia în buzunar un plic cu bani (atenție, suma trebuie să fie suficient de tentantă) și apoi îl întrebă: „săptămîna viitoare, încotro vă îndreptați?” I se indică o direcție. Cheia problemei este, deci, rezolvată. Peste cîteva zile, reporterul se va întîlni „ca din întîmplare”, pe un anumit drum, cu noul model. Îl va fotografia și... restul se cunoaște.

Unele vești pot fi aflate în cafenelele, bufetele sau restaurantele din vecinătatea laboratoarelor și atelierelor, de cercetări, unde vin zilnic cei ce lucrează la prototipuri. Reporterii pirați dau și ei pe acolo ca simpli consumatori și ciulesc urechile. După un timp, din cîteva frînturi de fraze, din cîteva gesturi, din cîteva noțiuni își încropesc reperele drumului ce-i va duce spre noua pradă.

Un as în materie de vînătoare de prototipuri este fotograf Hans Lehmann din Hamburg. El lucrează în stil mare, avînd o rețea de agenți plătiți peste tot unde cei mai importanți constructori își au poligoanele de încercări: în nordul Finlandei, în deșertul algerian, în Valea Morții din California. „Un agent superechipat, zice Lehmann, este imposibil să nu se descurce, să nu găsească ceva nou de fotografiat. Totul este să fie isteț, curajos și răbdător...”

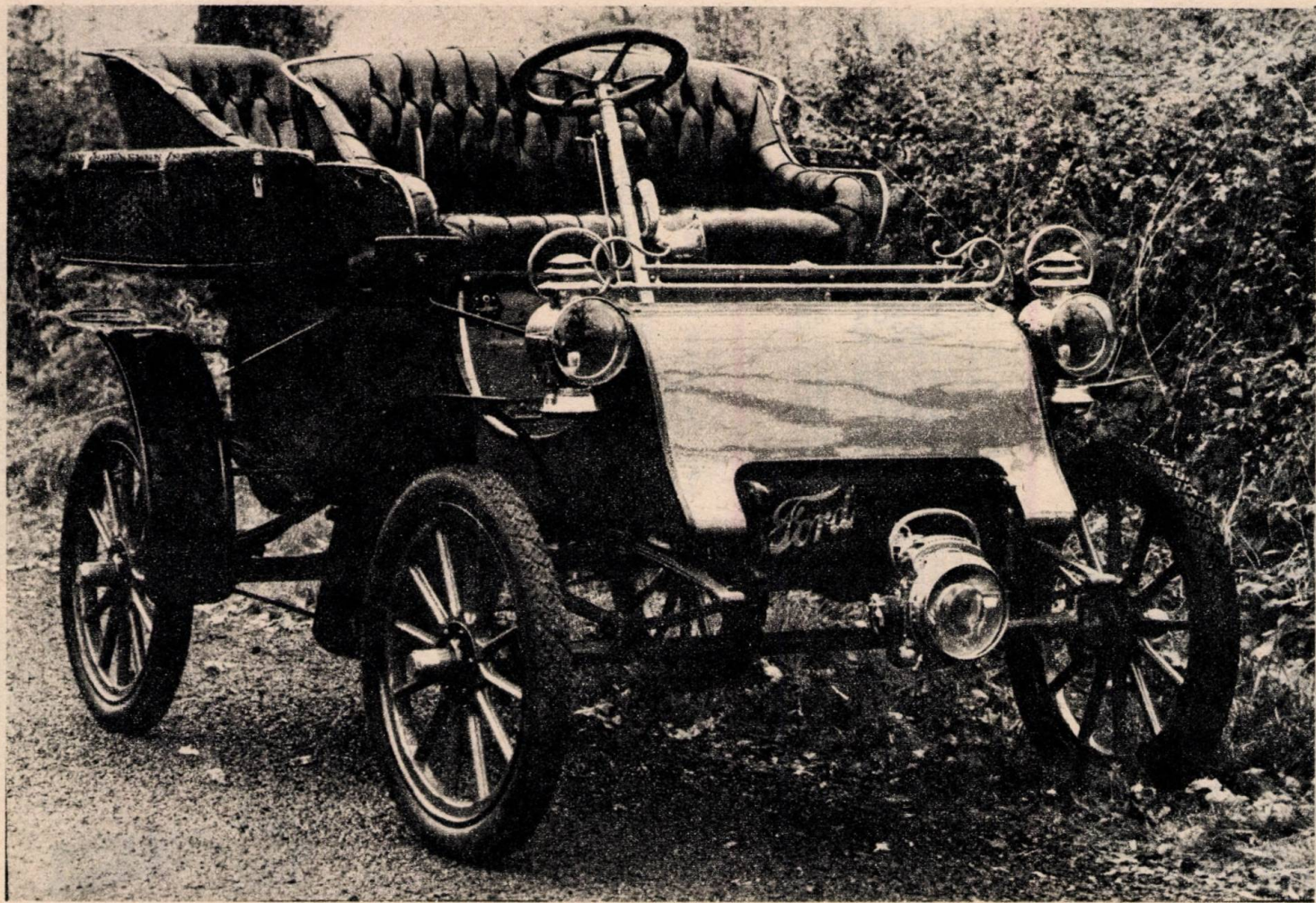
Prin ce canale se mai pot scurge informațiile? Înainte de a începe producția unui nou model, constructorii apelează la un „eșantion” de clienți cărora le oferă mașina pentru testare și apoi le înregistrează părerile. Evident, acești clienți sînt selectați cu grijă. Și totuși, printre ei se

găsesc unii care fotografiază pe ascuns noul model, oferind după aceea clișeele unor redacții sau unei firme adverse.

Se lucrează, de asemenea, pe baza deducțiilor. În marile redacții există comentatori specializați care urmăresc evoluția modelelor, a producției de automobile, a vânzărilor. Cînd la un anumit model vânzările scad cu mai mult de 50%, înseamnă că modelul respectiv este „pe jantă” și altul trebuie să-i ia locul. Vizitînd un atelier sau o secție dintr-o uzină, un ziarist competent își poate întări convingerea asupra apariției unui nou model, fie și numai prin cîteva ochiade: el zărește ici o chiulasă inedită, dincolo un nou model de far, în altă parte o mască pe care n-a mai văzut-o niciodată...

Divulgarea secretelor asupra noilor modele are un rol important în competiția de pe piețele de desfacere. De aceea, constructorii își iau severe măsuri de apărare: ridică ziduri în jurul pistelor de încercări, taie arborii din apropiere, pentru ca vînătorii de prototipuri să nu se ascundă în coroanele lor, își organizează formații de paznici înarmați. Cu ani în urmă, la Belchamp, unde-și are pista de încercări firma Peugeot, a trebuit să ridice chiar niște foșoare de observație, ca acelea ale pichetelor grănicerești, pentru ca oamenii de pază să dea alarma cînd se apropie avioanele sau aeroplanele unui aeroclub vecin. Hotărîți să nu ierte nimic, reporterii-pirați foloseau avioanele și planoarele respective pentru a arunca, din cînd în cînd, cîte o privire în „curtea” lui Peugeot pentru a vedea ce se mai petrece pe acolo...

D. LAZĂR



CALE NOVA' PRIN DOBROGEA

LA 26 MAI 1984, LA MAREA ADUNARE POPULARĂ DE LA AGIGEA, ÎN CUVÎNTAREA PE CARE A ROSTIT-O CU PRILEJUL INAUGURĂRII CANALULUI DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ, SECRETARUL GENERAL AL PARTIDULUI, TOVARĂȘUL NICOLAE CEAUȘESCU SPUNEA: „REALIZAREA CANALULUI DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ CONSTITUIE O MARE VICTORIE A POPORULUI NOSTRU, CONSTRUCTOR AL SOCIALISMULUI, DEMONSTREAZĂ FORȚA UNUI POPOR LIBER ȘI STĂPÎN PE DESTINELE SALE. PROIECTAT ȘI EXECUTAT CU FORȚELE PROPRII, DE SPECIALIȘTII ȘI MUNCITORII ROMÂNI, CANALUL REPREZINTĂ UN SIMBOL AL NIVELULUI TEHNIC ȘI AL CAPACITĂȚII CREATOARE A MINUNATULUI NOSTRU POPOR”.

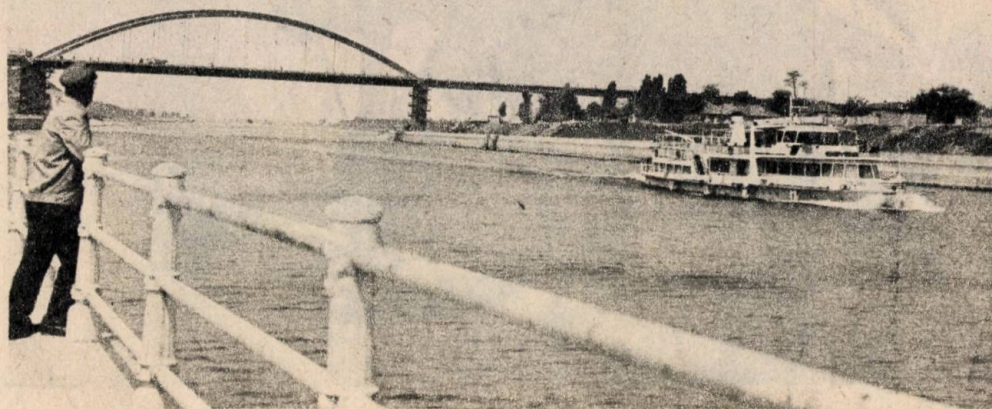
ACEASTĂ OPERĂ GRANDIOASĂ A EPOCII CEAUȘESCU SE ÎNSCRIE ÎN NOUA GEOGRAFIE A ȚĂRII LA PROPRIU: E UN DETALIU AL PLANETEI VIZIBIL DIN COSMOS. ȘI ACEASTA SPUNE TOTUL DESPRE LUCRARE.

În ultimii ani geografia acestor locuri s-a modificat radical. Geografie este bine spus, pentru că mari sisteme de irigație au dat naștere unei agriculturi multilaterale și înfloritoare, s-au dezvoltat orașele Constanța și Tul-

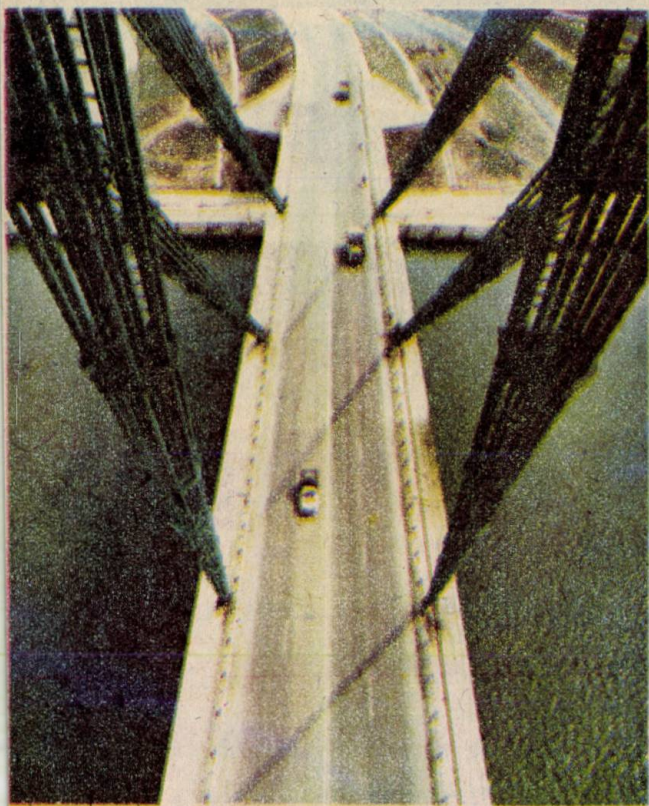
cea precum și spectaculoasa „rivieră” a Marii Negre.

Pământ așezat între Dunăre și mare, străvechi pământ românesc, Dobrogea a fost pînă în anii socialismului o regiune prăfuită, sterilă,

1







bogată doar în vestigii antice și caracterizată de un pitoresc oriental. Și cu toate că era situată între două mari întinderi de apă Dobrogea suferea cumplit de sete.

Cea mai importantă modificare în geografia Dobrogei o constituie Canalul Dunăre—Marea Neagră.

Ideea nu era nouă. Primele gânduri relative la un asemenea canal datează de la finele secolului trecut. Lucrarea era însă ciclopică și o economie ca aceea a României de dinainte de război, ori chiar și a României de imediat după război, nu putea să se angajeze într-un asemenea act care ar fi însemnat o aventură. Realizarea canalului în zilele noastre, în cea mai fertilă epocă a istoriei românești pe care cu justificată mândrie o numim **Epoca Ceaușescu** este, prin ea însăși, un atestat de capacitate a economiei și științei românești contemporane, un atestat al posibilității de împlinire a uriașului efort material și uman pe care o asemenea lucrare îl implica.

DESPRE CE ESTE VORBA?

De o cale de apă care leagă Dunărea de Marea Neagră exact prin mijlocul județului Constanța, urmînd îndeaproape traseul Văii

Carasu, antic drum prin care Dunărea se vărsa în mare.

Lucrările Canalului au demarat în 1976. În 1984 Canalul era gata. Între timp, în această parte a Dobrogei s-a desfășurat o adevărată epopee a muncii. Noua cale a Dunării spre mare, scurtează traficul, în comparație cu cel prin Brăila, Galați și Sulina, cu mai bine de 400 km.

Pentru navigația pe Dunăre canalul este un element extrem de important. Pentru Dobrogea, Canalul însemnează însă mult mai mult decît o simplă arteră de navigație. El însemnează: randament crescut în materie de irigații, culturi noi și prospere într-o zonă aridă, dezvoltarea orașelor și așezărilor din apropiere, dezvoltarea acelor „tirgușoare” care nu putuseră să-și înfrîngă statutul provincial. El înseamnă creșterea populației, un mai bun echilibru demografic în județ, dezvoltarea amenajărilor social-culturale, lărgirea evantaiului de profesii, nivel crescut de civilizație și multe altele.

SCHIȚĂ TEHNICĂ

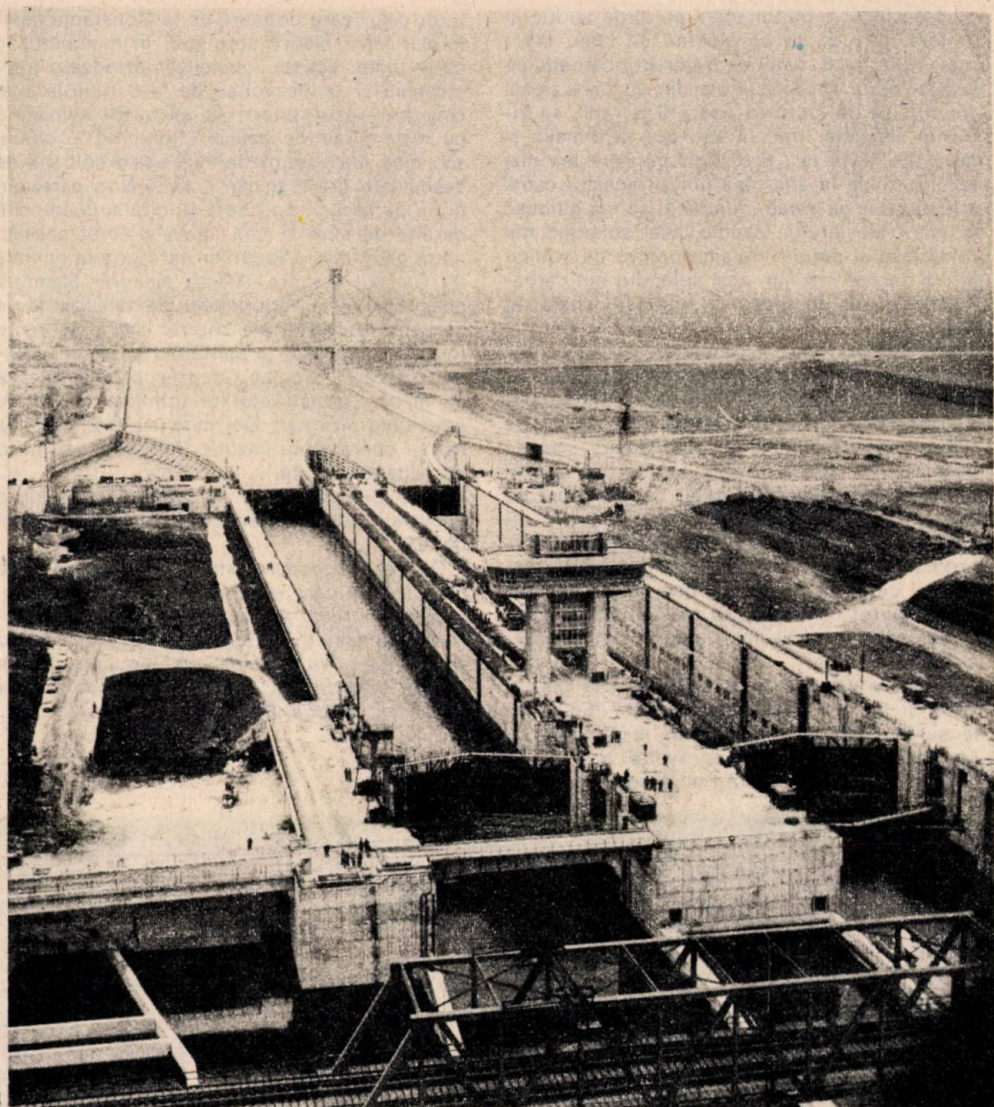
Canalul începe la Cernavodă și sfîrșește la Agigea. Sau invers, dacă vreți, ca orice cale cu dublu sens de circulație. La Cernavodă el se deschide printr-un port de așteptare și o impunătoare ecluză. Pe deasupra acestei ecluze, cu flux de trafic în două sensuri, trece un pod rutier și de cale ferată legat cu două elegante viaducte care poartă pe ele șoseaua. Este vorba de noua autostradă București — Constanța ale cărei lucrări se află în plină desfășurare și care va scurta mult actualul drum către țărîmul mării.

Plecînd de la Cernavodă traseul Canalului atinge localitățile Medgidia și Basarabi ajungînd la mare în dreptul localității Agigea unde se află o a doua ecluză, geamănă cu cea de la Cernavodă, deosebită doar prin faptul că este echipată cu un sistem de evacuare a apei de mare (care nu trebuie să pătrundă în canal din rațiuni ecologice), sistem care pune în funcție și două microhidrocentrale.

În faza finală de exploatare Canalul — care dispune de o administrație proprie cu personal specializat și un dispecerat de navigație echipat cu un computer — va cunoaște o circulație neîntreruptă zi și noapte. În 24 de ore el va putea fi parcurs în ambele sensuri de 40 de convoaie compuse din șase barje de cite 3 000 tone și un remorcher împingător. Sisteme perfecte de semnalizare asigură securitatea circulației.

GENEZĂ

Am fost pe șantierul acestei uriașe lucrări în mai multe rânduri. Astăzi cînd apa se leagănă ușor între taluzuri avînd aerul unui rîu larg și



4

cuminte, puțini sînt cei care își mai pot închipui aspectul de odinioara al acestor locuri. Trecînd cu automobilul peste elegantele poduri, în peisajul complet modificat, nu veți mai sesiza acea întreagă epopee a muncii care s-a desfășurat aici: milioane și milioane de metri cubi de pămînt, de calcar, de cretă și prundiș excavate; milioane de metri cubi de beton turnat, kilometri de piloni și parapete pentru susținerea malurilor, ample lucrări metalice, lucrări de conducte, terasamente și traversări. Gigantice forțe umane și materiale au fost angajate în această operă care a reclamat, nu o dată, eroism și dăruire de sine. Constructorii s-au adunat aici venind din toate colțurile țării, de peste tot unde în acești din urmă 20 de

ani cîți s-au scurs de la răsruce pe care Congresul al IX-lea al partidului o reprezintă în istoria țării, au înălțat spectaculoase baraje, cai ferate, poduri rutiere și construcții metalice. Muncitori înalt calificați — șoferi, excavatoriști, betonisti, podari, mecanici și dulgheri — maiștri, șefi de lot, ingineri, șefi de șantier de elită, o veritabilă armată excelent organizată și echipată, înțelept condusă, bine retribuită și care și-a văzut împlinite toate condițiile de viață din punct de vedere social. Toți acești constructori, din rîndul cărora am cunoscut mulți, au investit în canal nu numai inteligență tehnică, efort și muncă exemplară, ci și cîte puțin din propriul lor suflet. Au pus în această lucrare o parte din existența lor așa

cum au făcut-o pretutindeni pe unde au lucrat în țară, desi ei nu considerau că și-au făcut mai mult decât datoria. Datorie încărcată de simbol, oupa spuselor unuia din ei, care zicea: „pentru ca un lucru să poată fi durabil, să înfrunte secolele, trebuie să-i pui la temelie și ceva din ființa ta”. E o frază pe care am mai auzit-o și de la alții de-a lungul acestui canal și care, fără să vreau, m-a făcut să mă gândesc la mitul Meșterului Manole, acel splendid mit românesc al dăruirii de sine pentru ca edificiile să dureze în timp, acel splendid mit carpa-to-pontic atât de firesc în frumousul spațiu al **Mioriței**.

Am parcurs traseul Canalului, kilometru cu kilometru, pe măsură ce Canalul se naște. La Cernavodă, Medgidia, Basarabi, Cumpăna, Agigea toată lumea își amintea de frecvențele vizite ale președintelui Nicolae Ceaușescu, de pasiunea cu care a urmărit pas cu pas mersul lucrărilor, de indicațiile date, de prețuirea cu care a înconjurat munca și efortul tuturor. Încredere, responsabilitate, creativitate, calitate, promptitudine — toate acestea reprezintă răspunsul de zi cu zi, prin munca plină de dăruire, a tuturor celor care au realizat Canalul, de la echipele de proiectanți pînă la ultimul executant.

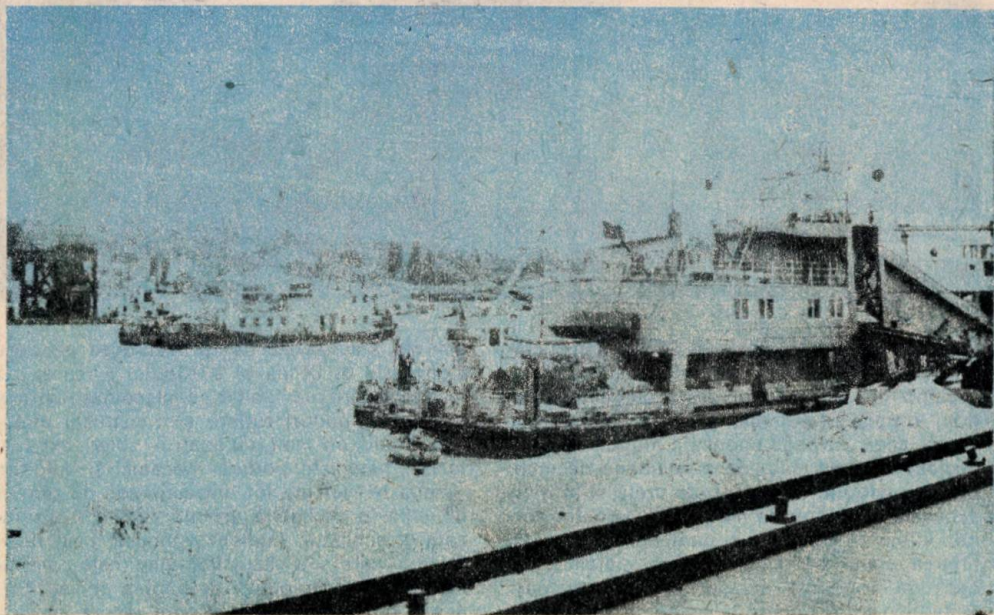
Cine n-a văzut în lucru ecluza de la Cernavodă și pe cea de la Agigea, cine n-a văzut lansarea tablierelor de poduri la Cernavodă, Medgidia și Basarabi, sau zvelta eleganța a podului rutier peste care trec automobilele tu-

turor celor care coboară de la Constanța pe litoralul Mării Negre spre sud, în momentul în care toate aceste obiective prindeau trup creșteau și se dezvoltau de la o lună la alta, cine n-a văzut enormele excavații semănînd cu niște piramide aztece strălucind în soare, sau cine n-a văzut interminabilele coloane de basculante grele al căror de-te-vino părea un drum de furnici, nu poate ști cîtă sudoare, cîtă dăruire de sine și cîtă inimă a cerut această nouă geografie a locurilor care poartă numele de Canalul Dunăre—Marea Neagră. Memoria peliculelor și a reportajelor de televiziune va perpetua secvențe ale acestei istorii, secvențe în care conducătorul partidului și statului nostru, tovarășul Nicolae Ceaușescu, aflat adesea în mijlocul constructorilor urmărea împlinirea unui gînd vizionar. Cei care au luat parte la marea operă și au văzut-o împlinindu-se nu o vor uita niciodată.

Între Cernavodă și Agigea s-a petrecut o adevărată geneză. Demiurgul? Omul României de azi.

Dunărea regăsește astăzi drumul către mare pe o cale la care renunțase din timpuri geologice imemorabile. Această cale i-au redat-o oamenii deceniului 9 al secolului XX, printr-o operă care va rămîne emblematică, într-o epocă înscrisă cu litere de aur în istoria României, **Epoca Ceaușescu**.

Dorin IANCU



1. Medgidia, prăfuitul tîrg de odinioară, are azi un alt destin grație „Magistralei Albastre”. 2. În fața turnului de comandă al uneia din cele două ecluze. 3. Podul rutier de la Agigea peste canal este o îndrăzneță lucrare de artă inginerască. 4. Ecluza dinspre mare; cea de la Agigea. 5. Rampă de încărcare la marginea noii căi de apă dobrogene.



TEST: ȘTIȚI SĂ VĂ DESCURCAȚI?

Vehiculul din sînga jos trebuie să traverseze cvartalul de locuințe din imagine. Cum va reuși acesta să respecte toate semnele de circulație plantate la fiecare intersecție de stradă, pentru a ajunge la ieșirea din dreapta sus?

Dezlegarea în pagina 106

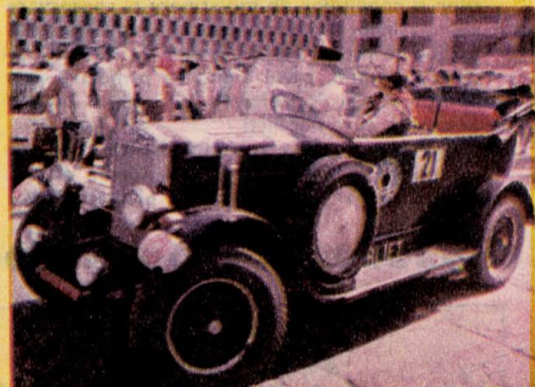
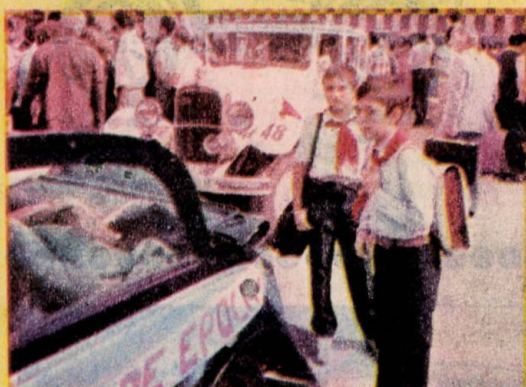


TINERETE FĂRĂ BĂTRÎNETE

Cercul „Automobile de epocă”, înființat în București cu 13 ani în urmă, și-a fixat ca scop pregătirea, perfecționarea și educația rutieră a membrilor săi posesori ai unor astfel de mașini, fabricate pînă în anul 1960. Totodată,

cercul urmărește să protejeze mașinile vechi, ce se încadrează în această denumire, și să-i antreneze pe proprietarii acestora în acțiuni automobilistice specifice: concursuri sportive, tehnico-aplicative, turistice și de agrement,





parazi sau demonstrații publice, expoziții etc.

În diferite orașe ale țării există peste 1200 mașini de epocă, din care peste 360 în București. Printre acestea se numără un Berliet 1925, un Stutz 1926, un Steyr 1927, un Morris-Minor 1929, un Citroën 1928, un Ford 1929, un Renault Six 1928, un Ford 1931, un Nasch 1935, un Opel-Adam 1933 și enumerarea ar putea continua.

Încă de la înființare, cercul „Automobilelor de epocă” a desfășurat o activitate intensă, organizând anual 4—5 raliuri turistice sau

sportive, la care au participat în jur de 300 de automobile și peste 1200 de conducători auto amatori. Unele din competițiile sportive organizate au devenit tradiționale, așa cum sînt: „Raliul Veteranilor”, din cadrul Competiției Naționale „Dacia”, „Memorialul 1904”, care ne amintește de prima cursă automobilistică din România, pe distanța București-Giurgiu și retur. De asemenea, de o bună apreciere s-au bucurat Raliul „Eleganței”, Raliul „Litoralului”, Raliul „Danubius”, precum și toate concursurile cu parazi și ex-

poziții „Automobile de epocă” de la Tg. Mureș, București, Sibiu, Galați, Cluj-Napoca, Giurgiu etc., unele din ele organizate cu prilejul Raliului internațional Dunării-Dacia.

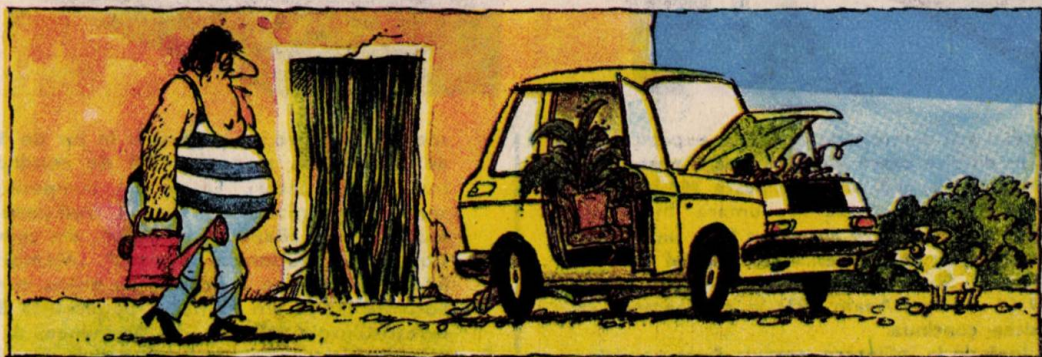
În programul acestor manifestări au figurat și probe de originalitate, vechime și estetica automobilului. La Sibiu, de pildă, anual se desfășoară concursul, finala pe țară a Automobilelor de epocă, care cuprinde, în afara unui raliu, și alte manifestări: parăzi, expoziții cu tematică, proiecții de filme, concursuri de viteză în coastă, de îndeminare, regularitate și rezistență. La raliul „București-Sinaia”, în afară de parăzile efectuate prin Capitală, Ploiești, Cimpina și Sinaia, au mai avut loc „Zilele Automobilelor de Epocă”, unde s-a amenajat și prezentat o expoziție filatelică (cu mașini vechi din întreaga lume) și o Expoziție cu micromodele de mașini vechi. Tot la Sinaia s-au reeditat concursurile de viteză în coastă de la Furnica, amintindu-ne de concursurile de altădată din această localitate montană.

De fapt, „Zilele Automobilelor de epocă” de la Sinaia, cuprind un program complex cultural-sportiv, destinat tuturor iubitorilor de automobile din țara noastră. Cu acest prilej, posesorii de autoturisme unicate sau de mică serie, având anul de fabricație pînă la 1960, pot expune mașinile lor și participa la un util schimb de experiență și de informații, în cadrul unui simpozion, la care participă în afară de automobiliști și restauratori și mecanici auto artizani cu experiență, asupra posibilităților și condițiilor de întreținere și conservare ale mașinilor vechi de epocă, asupra posibilităților de procurare a pieselor de schimb originale ș.a.m.d., totul avînd ca principal scop menținerea și dezvoltarea pasiunii de buni și pricepuți automobiliști.

Pentru atragerea automobiliștilor în aceste acțiuni au fost inițiate diferite forme de popularizare ca: afișe-program, pliante, filme,

expoziții, întâlniri cu reprezentanții presei, ai radioului, televiziunii și cinematografiei. Au fost create numeroase filme care au fost apoi transmise pe micile ecrane etc. Presa pentru străinătate a prezentat, de asemenea, subiecte și aspecte inedite cu privire la manifestările și demonstrațiile ce au avut loc în țara noastră, cu automobile vechi, toate acestea contribuind la popularizarea peste hotare a sportului automobilistic românesc.

Iulian CIOBOTARU





SUPERLATIVE

ROLLS ROYCE CAMARGUE

Rolls-Royce Camargue este coupé-ul cel mai scump din lume. Explicația prețului său: mașina este în întregime făcută manual, nu se fabrică decît în număr limitat, iar fiabilitatea ei este foarte mare.

Marcată de dublul „RR” negru de pe masca radiatorului, capota motorului (care, conform unei vechi tradiții britanice, nu se ridică niciodată), ascunde sub ea acel misterios V8 de 6750 cmc. Misterios fiindcă firma nu comunică niciodată puterea motorului. Dar ținînd seama de cilindree, de raportul de compresie și de alimentare, se poate presupune că sub lungă și strălucitoare capotă a Rolls-Royce-ului Camargue se ascund nu mai puțin de 300 C.P.

Odată așezat la volan, amete și dezorientat de luxul și confortul acestui coupé, se poate observa la

o primă privire a tabloului de bord că acesta nu are nimic specific unui automobil de sport: nici tuometru, nici termometru de apă, nici manometru de ulei. Atîta doar, un termometru care indică temperatura exterioară. În revansă, însă, confortul și finisarea sînt la cel mai înalt nivel: scaunele îmbrăcate în piele, sînt largi și confortabile, se reglează în lungime, lațime, acționate electric prin simpla comandă a unui buton. Geamurile și oglinzile sînt acționate tot electric. Instalația de aer condiționat și sistemul audio-quadrofonic vin să completeze gradul de confort al acestui automobil. De asemenea, grilele calandrelui se închid și se deschid în funcție de temperatura motorului.

Desenată de maestrul italian Pininfarina și construită de Mulliner-Park-Ward, acest „rasat” coupé

este actualmente mașina cea mai scumpă din lume. Costă 1.300.000 franci francezi, sumă ce reprezintă prețul aproximativ a zece automobile Mercedes 280 E, sau a cinci automobile Ferrari 308 GTBi.

FIȘA TEHNICĂ

Motor cu 8 cilindri în V răciți cu apă. Cilindree 6750 cmc, alezaj x cursă 104 x 99,1 mm, raport de compresie 8:1. Cutie de viteze automată cu trei trepte de mers înainte și una pentru mers înapoi; frîne cu disc la toate roțile, suspensie independentă, direcția asistată. Dimensiuni: lungime 5170 mm, lațime 1920 mm, înălțime 1470 mm. Greutate: 2345 kg. Rezervor de benzină 107 litri. Coupé cu două uși, 4-5 locuri. Consum mediu: 23 l/100 km. Viteză maximă 190 km/h.

George POPA



„Băiatul tatei, mașina tatei”

De la o vreme, locatarii îl întâlneau mai toată ziua pe băiat pe scara blocului, cu ochii pe geam. Până cînd s-au lămurit: al lui își luaseră mașină și neavînd loc de parcare sub balcon (cum se obișnuiește), o parcaseră în partea opusă a blocului, drept pentru care băiatul făcea dese plontoane pe scară, ca să... Dar nu trebuie să mai spunem de ce vrea un copil, un băiat mai ales, să fie cu ochii pe „mașina tatei”.

Și pentru că am rostit cuvîntul (mașina tatei) trebuie să spunem de la început că prima explicație — poate și cea mai importantă — a

fenomenului despre care ne vom ocupa, ține tocmai de asociația care s-a întemeiat în conștiința comună între tată (bărbat) și mașină. De aici, deducția: deci și băiat-mașină!

Există o anumită cădere în infantilism a proprietarului de mașină — inocentă, comică, la prima vedere, dar nu rareori cu consecințe nedorite. Cunoscm un tată care dădea numeroase și infrigurate telefoane de la serviciu acasă, pentru a-și interoga fiul: „la uită-te pe geam, mașina ce face?” Și copilul se uita, iar tatăl nu-și putea vedea de lucru pînă nu primea liniștitorul răspuns. Cum să ne mai mire atunci



că el, copilul de 10 sau 14 ani, alocă prea mult din preocupările, gindurile lui, jucăriei cu motor?

Ce poate să decurgă de aici? Mai întâi, o anumită perturbare a randamentului școlar. În timpul orei, în loc să fie atent la explicații, el desenează caroserii pe maculator. Pot să înceapă și absențele: merge cu tata la service, merge cu tata la...

Un alt domeniu în care intervin tulburări e viața de familie: tatăl, mîndru de consolidarea poziției sale în familie prin noua funcție de „șef al mașinii” își face aliat din „băiatul tatălui”, agravînd astfel opoziția latentă dintre bărbatul familiei și restul. N-ai observat că de multe ori băiatul (mai ales dacă e mărșor: 12—16 ani) ocupă locul din dreapta șoferului, alungînd-o — în mod nepoliticos — pe mamă „în spate”, laolaltă cu... bunicile?

Să desfășurăm, în continuare, ipoteza. Urmează momentul cheie: accesul băiatului la... cheile mașinii. Ba uneori nici nu e nevoie de insistențele lui: tatăl însuși, nerăbdător să se laude cu precocitatea odraslei, i le pune în mînă și face pe instructorul auto. Iar dacă băiatul a învățat, vrea să și încerce. Mai apoi vine tentația cea mare: o cursă scurtă prin cartier, să-l vadă prietenii. Iată, deci, că are nevoie de chei și atunci cînd tatăl nu poate sau nu e dispus să i le dea. De la faza „cheile la îndemină”, el face un pas înainte: cheile pe mînă. Încep să apară micile năzdrăvăni: un viraj ambițios — o bușitură în arlipă; o frînă curajoasă — o bară stîlcită etc. Brusc, tatăl, sensibil la suferințele mașinii, umblă la robinetul generozității: ascunde cheile. Unele cascade de greșeli pedagogice i se pune astfel moț: interdicția, apărută în momentul de maxim apetit al odraslei, declanșează criza. Mai întâi, în forme deghizate. Ștînd că tatăl nu mai vrea să-l lase volanul pe mînă, băiatul dedulcit la plăcerile motorizate, folosește fel de fel de trucuri: s-o mute din locul acela, undeva mai la umbră, s-o spele puțin... El știe că, pînă acum, tatăl însuși îi cerea să facă astfel de treburi: scontează, deci, pe o oarecare ezitare a refuzului. Și de multe ori strategia lui este eficientă. Urămări? Sint destule cazuri cînd unii tați reclamă la miliție dispariția mașinii din fața casei, iar a doua zi află cu stupeoare că făptașul este tocmai... băiatul tatălui. De la mașina tatălui, junele infierbîntat de volan va trece oricînd și la mașina altuia. De la o încredere acordată de tată cu prea multă generozitate la... infracțiuni.

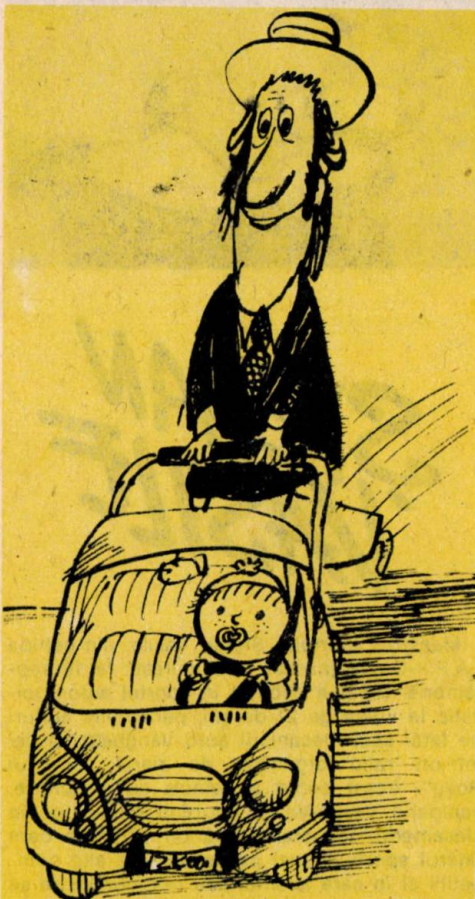
Dar să ne oprim. Diapazonul faptic este ușor de presupus. Să ne întoarcem, deci, la

stupeorea tatălui. Și poate și la stupeorea unora dintre cei care, citînd rîndurile acestea, se pot întreba: dar ce e rău în faptul de a-i familiariza pe copii, pe adolescenți, cu lumea motoarelor? Tocmai aceasta e problema. Poțiți, deci, din nou în automobilul în care se află tatăl la volan, băiatul tatălui în dreapta și „restul familiei” în spate. Cel doi „bărbați”, ajunși cu bolidul în trafic, nu sînt preocupați de altceva decît să depășească încontinuu, să ridă de cei depășîți, să-i injure pe cei care le pun probleme, să...

Este, deci, timpul să limpezim lucrurile: nu apropierea între copil (adolescent) și automobile este în cauză, ci modul cum se face (sau nu se face) ea. Ceea ce trebuie să primeze este interesul tehnic-științific și nu cel distractiv-sportiv. Automobilul trebuie să-l fie prezentat copilului ca un produs tehnic, minune a gîndirii omenești, sinteză de invenții, de... matematică și fizică, și nu ca un armăsar de hipodrom.

...Tatăl stupefiat din scena de mai sus și alții ca el, își va da seama, probabil, tîrziu (dacă își va da și atunci) că a comis greșeala de a-l fi învățat pe copilul său „să vadă” (să înțeleagă) din flința automobilului — miracol de tehnică și ingeniozitate — doar cheile, volanul și pedala de accelerație.

Traian ILIE



mărturisiri



ȘTEFAN VASILE

Maestrul sportului Ștefan Vasile, din echipa I.A.P.—Dacia (născut în București, la 18 septembrie 1952) a debutat în sportul automobilistic la vârsta de 21 de ani, participând alături de tatăl său, mecanicul auto Vanghele Vasile, într-un raliu organizat de ziarul „Steagul Roșu”. Acest debut a coincis cu o victorie, echipajul Vasile-Vasile ocupând primul loc în clasamentul general. După un sezon în care tânărul sportiv a mai participat și la alte competiții și în care talentul său n-a întârziat să se

afirme, Ștefan Vasile a fost încorporat, în 1975, în puternica echipă a vremii — I.O.B. Balș, sub culorile căreia devine vicecampion la circuit și la coastă. În 1977 se transferă la Unirea Tricolor—București, unde se ocupă în principal de raliuri. Prestațiile sale, din cadrul echipei bucureștene, se încununează cu numeroase locuri frunțase în competițiile interne și cu titlul de vicecampion balcanic. Adevărata consacrare a lui Ștefan Vasile (care lucrează ca tehnician proiectant la I.C.P.E.—București) a venit după anul 1981, când a intrat în echipa Întreprinderii de autoturisme Pitești. Vicecampion absolut de raliuri în anii 1981 și 1982, campion absolut în 1984, campion național, împreună cu echipa Dacia, câteva sezoane la rând, Ștefan Vasile și-a adus, totodată, o prețioasă contribuție la afirmarea mașinilor românești și a formației argeșene într-o serie de competiții internaționale: etapele Cupei păcii și prieteniei, Turul Europei, Raliul Portugaliei, Raliul Acropole etc. Echipierul uzinei din Colibași este căsătorit și are un fiu, Radu-Ștefan, în vîrstă de cinci ani.

„Am ajuns în sportul automobilistic, declară Ștefan Vasile, datorită tatălui meu, care mi-a fost, și în etapa de debut și după aceea, un permanent sfetnic, un neobosit povătuitor, un iscusit mecanic. El mi-a pus volanul de curse în mînă, cum se spune, el mi-a pregătit primele mașini de competiții, el m-a însoțit, zile și nopți, pe traseele de concurs pentru a-mi asigura asistența tehnică. Făcea toate aceste lucruri cu o mare dăruire de sine și cu un entuziasm exemplar, ajutîndu-mă să progrez într-un sport pe care el însuși l-a practicat mulți ani și de care se simțea legat cu mii de fire.

Încă din perioada în care, foarte tînr fiind, mă duceam să-l urmăresc pe tatăl meu în concursuri, un pilot mi-a reținut cu deosebire atenția: acesta era Eugen Ionescu—Cristea. Mi-a plăcut la Genu eleganța stilului de pilotaj, dozajul exact al motorului, siguranța în stăpînirea mașinii. Conducea pe atunci un Renault 8 Gordini și era o plăcere să-l vezi mai ales în viraje. Foarte repede el a devenit pentru mine un model. După ce am intrat și eu în acest sport, simpatia a devenit reciprocă și, cînd era cazul, Genu n-a întârziat să-mi dea un sfat, să mă încurajeze sau chiar să-mi încredințeze mașina personală pentru a lua parte la unele curse de coastă sau de circuit. Dealtfel, trebuie să spun că unele din primele mele succese, din întrecerile de viteză, le-am obținut tocmai cu acel frumos Renault 8 Gordini,

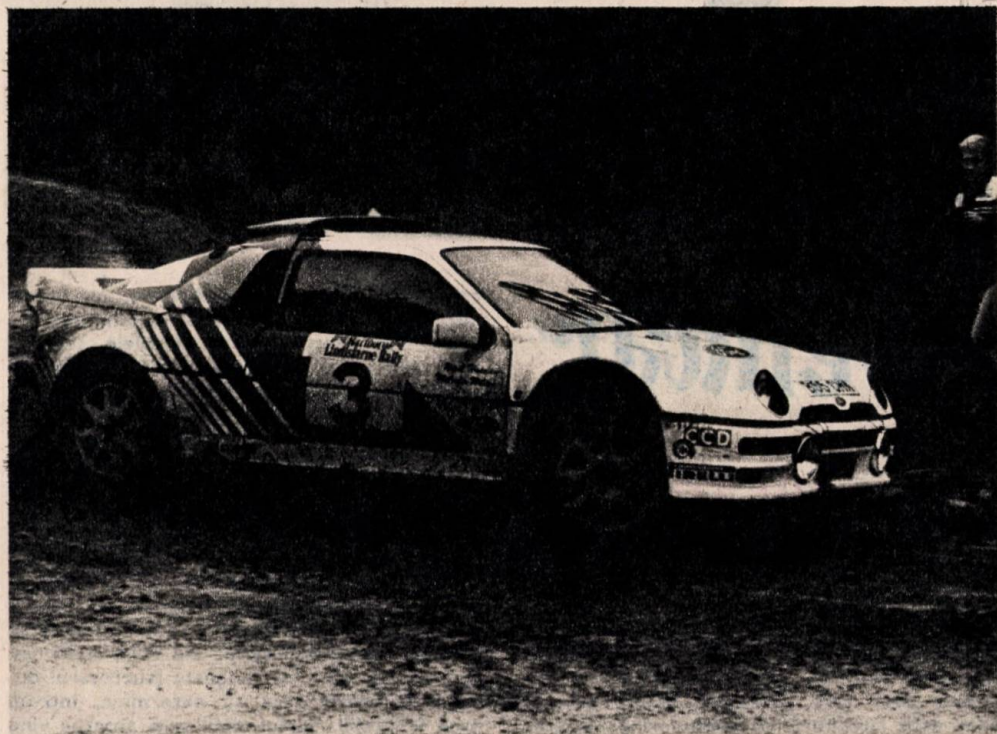
de culoare bleu metalizat, proprietatea lui Eugen Ionescu-Cristea.

Raliurile sînt prin excelență un sport colectiv, un sport de echipă și, un pilot, oricît de bun ar fi el, nu poate obține succese dacă nu dispune de o asistență tehnică adecvată, dacă nu beneficiază de ajutorul unui navigator experimentat. Marea mea șansă a fost aceea că, după intrarea în echipa Dacia, am dispus și de mecanici excelenți și de coechipieri de clasă. Am făcut echipaj, rînd pe rînd, cu Mircea Panaite, Ionel Mălăuț, Ovidiu Scobai, cu care am împărțit frățește și bucuriile succeselor și amărăciunile înfringerilor. Mă leagă de ei amintiri de neuitat, concretizate în dovezi de prietenie sinceră, de solidaritate bărbătească.

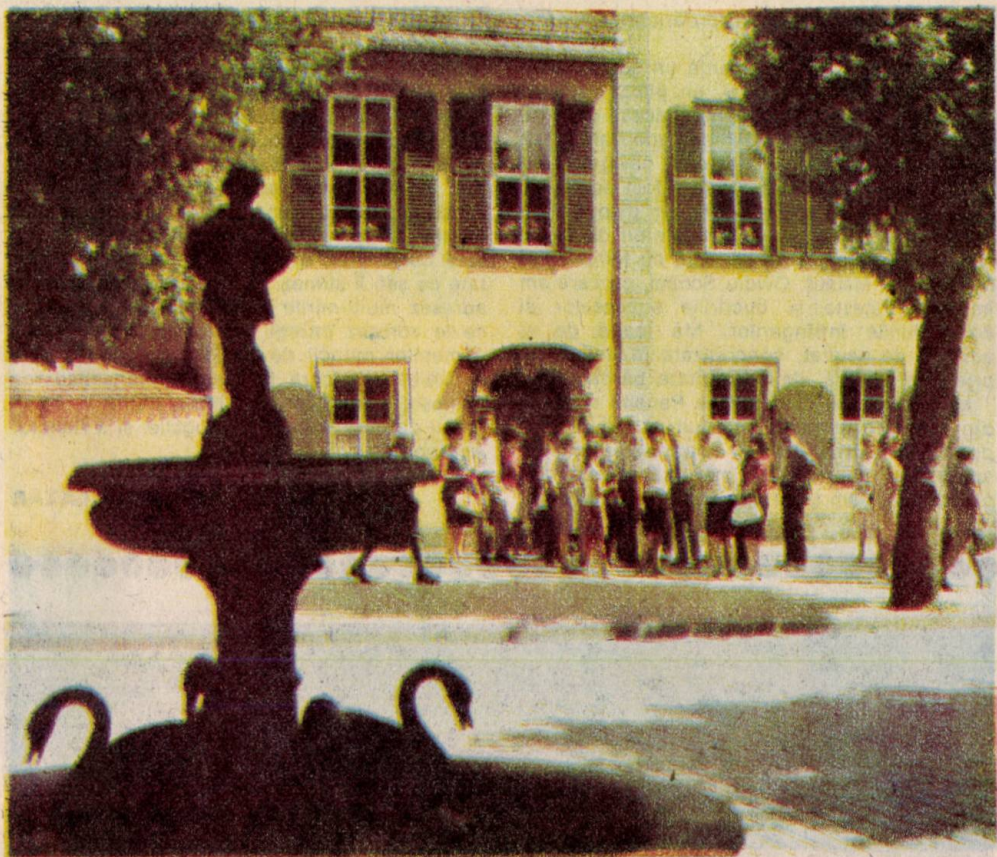
Mi-a părut rău cînd Mircea Panaite a plecat din echipa noastră și a trebuit să mă despart de el. Am rămas, însă, în continuare, amici și acest lucru contează cel mai mult. Pierzîndu-l pe Panaite, l-am găsit apoi pe Mălăuț, un băiat

ca o pîine caldă, priceput navigator, dar și bun cunoscător al motoarelor. Cînd Mălăuț a plecat și el de pe scaunul din dreapta mea, a fost rîndul lui Ovidiu Scobai să-mi refacă echilibrul echipajului. Ovidiu a adus în binomul nostru sportiv o bogată experiență competițională, un calm specific marilor navigatori, o inteligență tactică demnă de invidiat. Cînd încredințez Almanahul Auto '86 aceste fugare gînduri ale mele, Ovidiu Scobai îmi este coechipier, dar și șef de echipă. În calitate de șef, îl stimez. În aceea de coechipier, îl adresez mulțumirile mele. Aceleași mulțumiri ce le adresez întregii echipe Dacia și tuturor oamenilor muncii de pe Platforma industrială a Colibașilor, care făuresc autoturismele românești, evidențiate în ultima vreme în competiții de talia Raliului Portugaliei și a Raliului Acropole".

Dumitru LAZĂR



CONDUSĂ DE ECHIPAJUL MALCOLM WILSON — NIGEL HARRIS, noua mașină de grupa B, Ford RS 200, a obținut în septembrie, anul acesta, prima sa victorie sportivă, cîștigînd Raliul Marlboro Lindisfarne desfășurat în Kielder Forest, din nord-estul Angliei. Începînd din 1986, această mașină, cu motor turbo și tracțiune integrală, se va număra printre adversarele lui Peugeot 205 T 16 și Audi Quattro.



Weimar

ORAȘUL MUZEU

Situat în partea de sud-vest a R.D.G., Weimar-ul este cunoscut în lume prin ineditul său ca zonă turistică într-un circuit prin țara prietenă. Faima acestui oraș este susținută, în primul rând, de trecutul său glorios, ca leagăn al literelor și artelor, ca lăcaș al clasicismului german. Aici au locuit și creat Lucas Cranach, Bach, Goethe, Schiller, Herder, Christoph Martin Wieland, Franz Liszt și Richard Strauss.

Weimar-ul este locul unde Johann Sebastian Bach s-a angajat, la începutul secolului XVIII, ca organist și ca violonist la curtea du-

celui Wilhelm Ernst de Weimar, iar în cei aproape zece ani, Bach a compus numeroase opere cu rezonanță până în zilele noastre. Dar atunci când Bach și-a manifestat dorința să părăsească curtea de Saxa Weimar, în 1717, concertmaistrul și organistul curții este interzis din 6 noiembrie până în 2 decembrie 1717, când secretarul curții îi comunică aprobarea demisiei, ca pe o „favoare acordată de curte”. Iată, deci, și un moment de tristețe pe care titanul muzicii și-l va aminti mai târziu.

...Anii trec și evenimentele de la curte se succed cu aceeași repeziciune. Astfel, tinărul avocat Johann Wolfgang Goethe nu avea să bănuiască că întâlnirea lui, din 1774, cu Principele moștenitor Karl-Augusta (succesorul ducelui Wilhelm) avea să determine, într-un mod favorabil, cursul vieții sale. Goethe vine în ducatul Saxa-Weimar la 7 noiembrie 1775, după ce ducesa mamă depune funcțiile regeste și Karl August începe să domnească efectiv.

Ascensiunea lui Goethe în viața politică și culturală a ducatului se face cu repeziciune. Poetul este numit director al teatrului din Weimar, președintele comisiei de arhitectură

pentru refacerea și înfrumusețarea castelului, iar ceva mai târziu, chiar ministru. Se poate spune că autoritatea și influența lui Goethe în ducatul Weimar sînt revelatoare. În acest cadru, poetul îl aduce la curte, ca predicator, pe vechiul lui prieten Herder (filozof iluminist, critic literar și scriitor), cu care realizează o frumoașă colaborare, iar viața provincialului Weimar începe să capete o strălucire neașteptată, să devină o atracție și pentru alte personalități ale vieții culturale germane. Printre acestea se află și profesorul de istorie universală de la Universitatea din Jena, Friedrich Schiller, care manifestă o afinitate deosebită față de creația lui Goethe.

Prietenia dintre Goethe și Schiller a fost atât de puternică, încît unii au asemuit-o cu legendara amiciție dintre Petrarca și Boccaccio. Frumusețea și sinceritatea acestei prietenii a dăinuit cu strălucire pînă la moartea lui Schiller (1805). Autorului lui „Don Carlos”, „Intrigă și iubire”, sau al „Miresei din Messina”, Goethe i-a închinat oda „La craniul lui Schiller”, lucrare care va rămîne exemplu-monument dedicat gloriei nepieritoare a unui mare poet de către un titan al poeziei...

Eternitatea acestei prietenii ne este înfățișată, în zilele noastre, printr-un frumos și, în același timp, impunător monument ridicat în fața teatrului din Weimar: dubla statuie a lui Goethe și Schiller.

Orașul Weimar are foarte multe mărturii ale clasicismului german. Punctul de atracție pentru turiștii sosiți în această urbe este Franenplan, mai exact Muzeul Național Goethe, casa poetului (din 1782 pînă la moarte — 1832), locul unde el și-a împărțit viața cu inimoasa Cristina, fata care a adus în această

casă patriciană un suflet proaspăt, plin de viață și sănătate al oamenilor din popor. Orice descriere sau prezentare a muzeului ni se par de prisos. Muzeul Goethe, metodic organizat și excelent întreținut de edilii orașului, merită să fie văzut de fiecare turist sosit la Weimar.

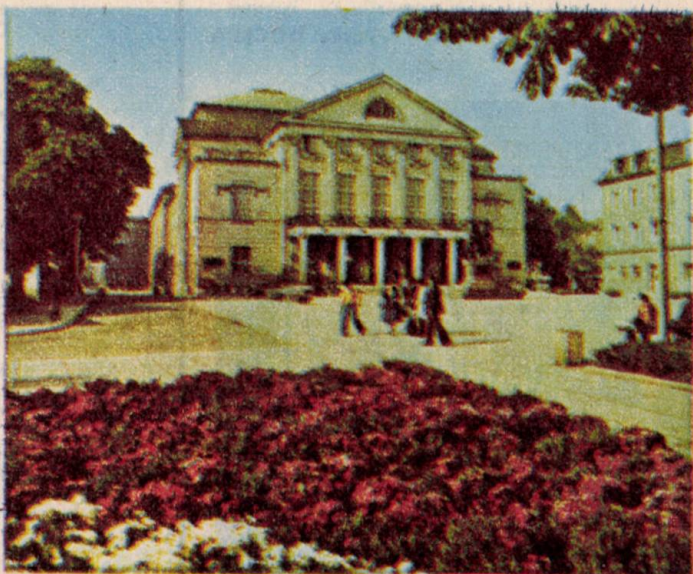
Un alt obiectiv turistic, suprasolicitat de turiști, este Casa memorială a lui Schiller, lăcașul care l-a adăpostit pe poet în perioada 1802—1805. „Pierdută” printre numeroasele magazine de pe strada cu același nume, Casa Schiller are la parter și etajul întii diferite obiecte și lucrări ce ilustrează o serie de aspecte din viața și activitatea marelui prieten al lui Goethe. Camerele în care a locuit sînt amenajate ca pe vremea sa, de o rară modestie. Deci puține podoabe din viața de familie, destule cărți care te îndeamnă la o sobrietate ce te cheamă la liniște, reculegere...

La zece ani după moartea lui Goethe, la Weimar a început să strălucească o nouă stea: Franz Liszt, „capelmaistru” la curte. Printr-o muncă fără odihnă și eforturi deosebite, F. Liszt a reușit să învingă greutățile și chiar decepțiile cu care s-a confruntat atunci cînd a pus în scena teatrului, unde fusese director Goethe, unele lucrări ca: „Tannhäuser”, „Olandezul zburător” etc. Viziunea lui Liszt despre Weimarul — centrul culturii germane — în care „oamenii să se înfrățească în creații pașnice, în întreceri pe tărîm spiritual” nu s-a materializat. Prin crearea fundației Goethe el spera într-o resistemizare a orașului cu locuințe luminate și bine aerisite. Dar... Liszt se vede nevoit să părăsească orașul și să lase în urmă doar... hotelul (unde a locuit) și casa „Altenburg”.

2



3



1. Casa memorială a lui Schiller.
2. Pavilionul de vară al lui Goethe situat în parc.
3. Teatrul din Weimar. În fața teatrului, dubla statuie a lui Goethe și Schiller.

Numeroase alte clădiri se constituie în vii măturii ale oraşului cetate a umanismului. Astfel, în Platz der Demokratie, în fostul Palat Verde, datînd din 1563, apoi reînălţat între 1761—1766, şi în secolul al XIX-lea, se află Biblioteca centrală a clasicismului german, cu circa 100.000 volume. În Piaţa Herder se găseşte biserica oraşenească în stil gotic tîrziu (sec. al XV-lea grav deteriorată în 1945, restaurată pînă în 1953, cu un valoros altar datorat lui Cranach). De asemenea, Castelul, cu un turn înalt de 48 de metri, ornamentat în stil baroc (1720—1732), adăposteşte colecţiile de artă ale Weimar-ului (artă sacră, pictură din epoca lui Dürer şi Cranach, din epoca barocă şi clasică).

În partea de sus a oraşului, spre valea riului Ilm, se întinde un frumos parc, amenajat în stil englezesc. Parcul datează din secolul al 18-lea, iar în interiorul lui se află alte două obiective turistice: Casa romană de la sfîrşitul secolului al 18-lea şi pavilionul de vară al lui Goethe.

...Din autocar sau din autoturismul personal, turistul va remarca, încă cu 10—15 km înainte de a intra în Weimar, „Memorialul naţional Buchenwald”, monument situat în partea de nord a Weimarului, pe dealul Etter. În 1937, fasciştii au construit lagărul de concentrare Buchenwald, unde au fost „luate” vieţile a 56.000 de oameni. Tot aici a fost adus şi împuşcat, în 1944, şi Ernst Thälman, conducătorul Partidului Comunist German.

Fără îndoială, Weimarul oferă turiştilor nu numai un splendid lăcaş muzeistic, valori inestimabile ale clasicismului german, ci şi tinereţea unui oraş socialist care, prin înnoirile sale urbanistice sau prin creşterea evidentă a potenţialului său economic, se afirmă tot mai puternic pe drumul înfloririi socialiste.

Vasile DOCHIA



CEL MAI...CEA MAI...

...respectabil strămoş şi veteran al maşinilor de curse este vedeta de altădată, „Cottin Desgouttes” tip 1911. Este echipată cu un motor cu patru cilindri, avînd o cilindrare de 10,5 litri.

...veche soluţie tehnică a unui grup propulsor şi prima din lume, care reunea într-un bloc unic, motorul, ambreiajul şi cutia de viteze, a fost aplicată la autoturismul „Ninfea 800” model 1946 cu tracţiune faţă.

...lung autoturism de serie este Cadillac Fleetwood Limuzin (SUA); măsoară 620,6 cm.

...scurt autoturism de serie este G.P. Madison model 1980 (Anglia); măsoară 200,7 cm.

...lat autoturism de serie este ZIL 4104 model 1983 (URSS); măsoară 207 cm.

...îngust autoturism de serie este Guanci SJU-1 (SUA); măsoară 114,3 cm.

...înalt autoturism de serie este ARO M 461; măsoară 205 cm.

...scund autoturism de serie este Sbaro Lola T 70 (Elveţia); măsoară 91 cm.

...mare ampatament îl are autoturismul de serie Honda Accord Sedan model 1983 (SUA); măsoară 441 cm.

...mic ampatament îl are autoturismul de serie Toyota Tercel/Corsa/Corola II 1500 model 1982 (Japonia); măsoară 143 cm.

...mare gardă la sol o are autoturismul tot-teren Sames Yeti 903 (Italia); măsoară 30 cm.

...mică gardă la sol o are autoturismul de serie Volkswagen Derby L (40 CP) măsoară 9,5 cm.

...mare diametru de bracăj îl are autoturismul de serie Cadillac Calais (SUA); măsoară 18,80 m.

...mic diametru de bracăj îl are autoturismul de serie Toyota Corolla 1300, 1600, DX (Japonia); măsoară 5,1 m.

...greu autoturism de serie este ZIL 4104 (315 CP); are 2900/3500 kg.

...uşor autoturism de serie este Magenta Sprint model 1983 (Anglia); are 494 kg.

...mare raport masă/kW este de 41,4 şi aparţine autoturismului Hindustan Ambassador Mark 4 diesel, model 1982 (India).

...mic raport masă/kW este de 5,3 şi aparţine autoturismului Lamborghini Countach LP 500 S model 1982 (Italia).

...scurtă repriză de realizare a vitezei de la 0—100 km/oră este de 4,0 secunde şi aparţine autoturismului de serie Vector Twin Turbo W2 (California—SUA).

...mare cotă de alezaj a unui motor de serie cu benzină, o are

autoturismul de serie Mercedes Benz 600 (RFG); măsoară 163 mm.

... mare cotă de cursă a unui motor de serie o are autoturismul tot-teren Nissan Patrol (Japonia); măsoară 114,3 mm.

... mică cotă de alezaj a unui motor de serie o are autoturismul Mazda Carol 360 (Japonia); măsoară 46 mm.

... mare dozaj aer-benzină este, până în prezent, de 23:1; acest dozaj a fost obținut cu ajutorul chiu-lasei tip „Fireball”, folosită la motorul de curse F 1 de pe autoturismul Jaguar XS HE (Anglia).

... mare cuplu maxim realizat de un motor de serie cu benzină este, până în prezent, de 69,1 daN.m; aparține autoturismului Lincoln Continental (SUA).

... mic cuplu maxim realizat de un motor de serie cu benzină este de 2,4 daN.m; aparține autoturismului Mazda Carol 360 (Japonia).

... mare putere litrică obținută

de un motor de serie cu turbo-compresor este de 360 CP/litru; aparține mașinii de curse de F 1 Ferrari.

... mare putere litrică, obținută pentru un scurt timp, de un motor cu alți combustibili (alcool etilic, nitrobenzen, nitrometan etc), este de 404 CP/litru. A fost realizată de motorul Offenhauser model 1975, pregătit pentru cursele tip Indianapolis.

... mică putere litrică obținută de un motor de serie cu benzină este de 23,7 CP/litru; aparține autoturismului Pontiac Catalina (SUA).

... mare volum al unei instalații de răcire a unui motor de serie pentru autoturisme este de 24,5 litri; de exemplu Panther 6.

... celebru motor din istoria curselor și cu cel mai bogat palmares este Ford-Cosworth.

... vechi record de viteză stabilit de o trăsură-automobilă cu aburi, a fost realizat în 1906, la Daytona

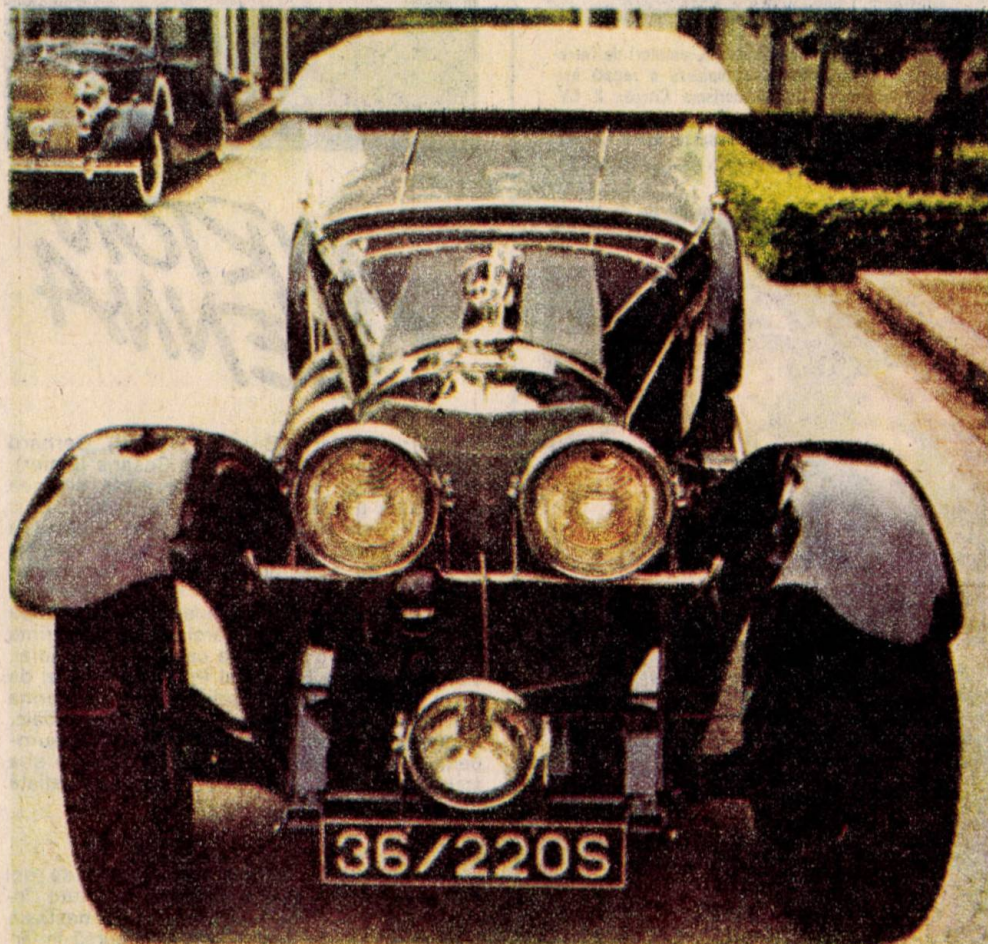
(Florida—SUA), de către Fred Mariott, cu „Stanley Steamer”: a realizat viteza de 202,38 km/oră, viteză care, chiar astăzi, pare ca o adevărată minune.

... mare record mondial de săritură în lungime cu un autovehicul este de 127 m. A fost realizat de un „unicat”, model Pontiac Firebird Transam, echipat cu un reactor de 14.000 CP, care a sărit peste o vale.

... vechi record de duranță cu automobilul aparține francezului Lecot. Cu un „Citroën 11”, el a parcurs de la 23 iulie 1935 și până la 26 iulie 1936 distanța de 400.000 km, conducind 370 de zile.

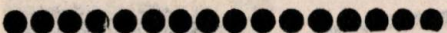
... mare număr de rulmenți la un autoturism îl are vedeta de odinioară Delage 1500 model 1929: 62 bucăți; la acest autoturism, vilbrochenul, bielele, cei doi arbori cu came și tot ce se învîrtește sînt montați pe rulmenți.

Ion D. MAN





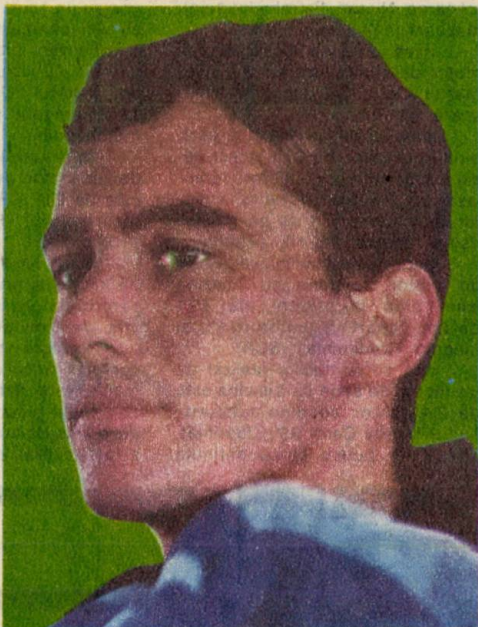
Regata 2 CV! Mai mulți belgieni, amatori de întreceri nautice, s-au gândit să organizeze o regată originală. Din caroserii de autoturisme Citroën 2 CV, amplasate pe bărci cu motor, ei au construit un gen de ambarcațiune căreia nu-i lipsește deloc „culoarea”!



Pe unul din canalele televiziunii vest-germane este transmis un spectacol quasi-comic, cu un subiect inedit: „descifrarea” datelor horoscopului unor mari vedete. În imagine actrița Sydney Rome și pilotul de formula 1, Niki Lauda.

mozaic

mărturisiri



**AYRTON
SENN**

Alături de Martin Brundle (Tyrrell), Gerhard Berger (Arrows) și Andrea de Cesaris (Ligier), brazilianul Ayrton Senna face parte din cea mai tină grupă de piloți de formula 1. El a împlinit 25 de ani la 21 martie 1985. Crescut la școala kartingului, în care s-a distins încă de la vîrsta de zece ani, Ayrton a debutat în cursele de formula 1 cu o mașină Toleman. Începînd de anul acesta, face parte din echipa JPS-Lotus, sub culorile căreia a obținut prima sa victorie într-o etapă de campionat mondial, cîștigînd Marele Premiu al Portugaliei. Pilot de mare talent, „bătăios” prin excelență, Senna s-a remarcat în cursele desfășurate pe ploaie. Pentru a fi cît mai aproape de circuitele europene și de echipa Lotus, pilotul brazilian și-a stabilit reședința la Reading, o localitate aflată în împrejurimile Londrei.

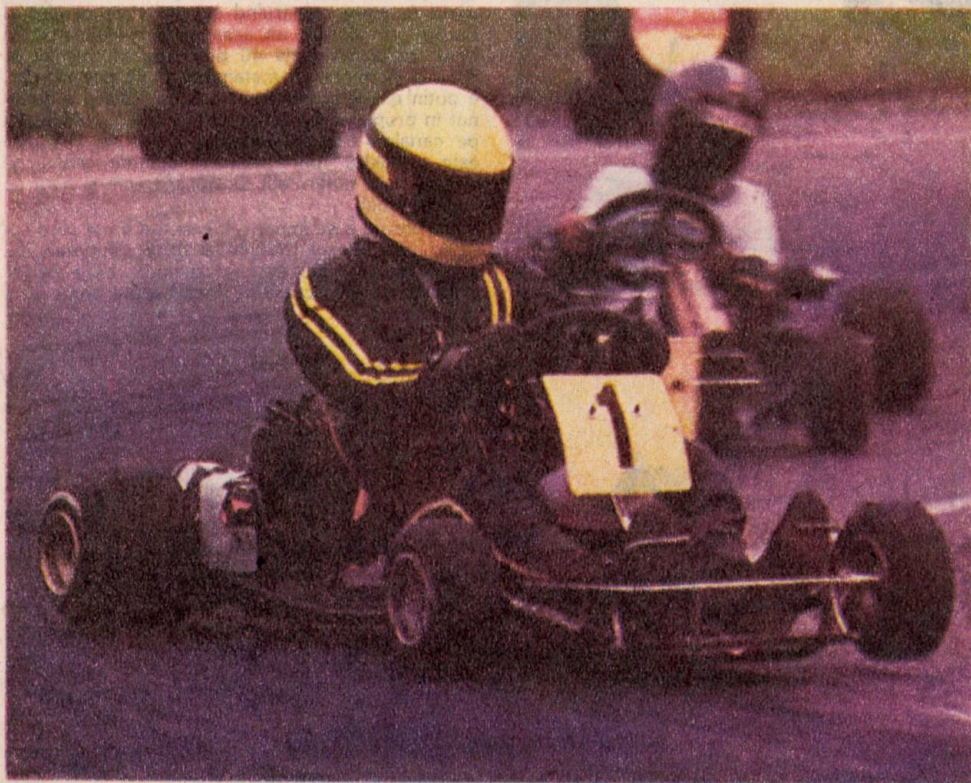
Mărturisirile lui Senna, selecționate de noi pentru această ediție a Almanahului Auto, încep cu prima cursă a sezonului '85, desfășurată în aprilie, la Jacarepagua, o cursă încăr-

cată de emoții și de răsturnări de situații. Un trac imens, spune Senna, pusese stăpînire pe mine înainte de start: trebuia să evoluez în fața compatrioților mei și, evident, să nu-i dezamăgesc. Imediat după plecare, tracul mi-a dispărut ca prin minune și, timp de aproape o oră, am ținut tribunele în picioare, luptîndu-mă cu adversari de talia lui Prost și Alboreto, pentru locurile din fruntea plutonului. Motorul Renault V6 funcționa ireproșabil, mașina Lotus ținea drumul perfect și mie, din cînd în cînd, prin minte îmi trecea un vis frumos: ce-ar fi să cîștig? Eram la cea de a 15-a cursă a carierei mele de pilot de formula 1 și o victorie, tocmai aici, acasă, ar fi contat mult mai mult decît aceea ce mi-a scăpat printre degete, cu un an înainte, din cauza unei ploii torențiale, pe străzile de la Monte Carlo. Dar visul meu nu s-a realizat. O defecțiune la instalația electrică a mașinii m-a obligat să abandonez. După ce-am ajuns la stand, m-am așezat pe un scaun, cu capul între mîini. Admiratorii mei, care se numără cu zecele de mii, au amuțit. Apoi au început să-mi scandeze numele, cu scopul de a mă consola pentru eșecul suferit. Trebuie să declar că n-au fost în măsură să mă scoată din starea în care eram; consolarea mi-a venit abia peste două săptămîni, la Estoril, unde am reușit să urc pe prima treaptă a podiumului, după o cursă infernală, desfășurată pe o pistă inundată de ploaie.

În scurtă mea activitate de pilot de formula 1, care se întinde, deocamdată, doar pe par-

cursul a două sezoane, am fost adesea întrebă de ziaști: cum am ajuns la curse? Ca să răspund la această întrebare, trebuie să mă refer la familia mea. Tata este fermier și, în curtea fermei noastre, din regiunea Sao Paulo, m-am pomenit de mic printre tractoare, mașini de teren și camioane. La opt ani mi s-a făcut cadou un kart, iar la 13 ani am asistat, împreună cu niște prieteni, la cursa de automobile de la Interlagos. Am început să iau parte la întrecerile de karting și, cînd am devenit campion, drept recompensă, tatăl meu m-a dus în Europa să văd cursa de 24 de ore de la Le Mans. Am avut, prin urmare, suficiente motive să mă îndrăgostesc de sporturile mecanice și, într-o bună zi, să mă înscriu într-o întrecere de automobile pe care... am cîștigat-o. Pe urmă au venit alte succese, dar a venit și conflictul cu familia: mama a declarat că nu mai este de acord să iau parte la curse pentru că sînt periculoase. Timp de aproape un an am stat pe tușă. Apoi, cu sprijinul tatii și al unor prieteni de familie, care mi-au susținut foarte bine cauza, am început din nou, iar acum totul este în regulă, din acest punct de vedere. Rămîne doar o singură problemă în suspensie: aceea de a fi la înălțimea încrederii acordate și de a încerca să mă ridic la nivelul iluștrilor mei înaintași și compatrioți, marii campioni Emerson Fittipaldi și Nelson Piquet. Voi reuși oare? Doar timpul va da cel mai corect răspuns la această grea întrebare".

D. ȘOMUZ



PĂMÎNTURI ȘI APE

„Delta Dunării? Nu pot s-o descriu. Mergeți s-o vedeți cu propriii voștri ochi, să vă formați propriile impresii. Este singura soluție!“. Cu acest fragment, o admirabilă invitație, se adresa celor din Scandinavia scriitorul suedez Per Olof Ekström. Îndrăgise România, a străbătut-o în lung și-n lat și a scris mult despre ea.

Textul pe care l-am citat este un răspuns pe care l-a dat unor naturaliști la o conferință ținută

la Stockholm, una din multele despre România pe care le-a ținut. Incitați de proiecțiile de diapozitive din mirifica lume a deltei, acei naturaliști i-au cerut detalii, descrieri. „Mergeți s-o vedeți... Este singura soluție!“ mi s-a părut răspunsul cel mai potrivit, pentru ceea ce cuvintele nu pot descrie. Un colț de lume în care simți pulsul viguros și respirația unei naturi atotputernice, trebuie văzut și înțeles. Cuvintele sînt subiective, filtrate de alt gînd și alt suflul decît al tău.

Imaginile pe care le vedeți alături sînt doar o sugestie pentru acest „paradis regăsit“ care e Delta Dunării. Mii și mii de alte imagini sau de variante ale acestora pot fi descoperite de toți cei ce străbat acest imperiu de ape și pămînturi care se găsește acolo unde Dunărea, după lungul ei drum prin Europa, își dăruiește apele Mării Negre.

Ce este delta? Cea mai măiastră operă a Dunării. Alintatul fluviu european, lung de 2900 km, care curge prin opt țări, a dăruit României mai bine de o treime din cursul său (1075 km). Din antichitate acest fluviu a fost o cale de comunicație între Răsăritul și Apusul continentului, între două sau mai multe lumi. Fenicienii, tracii, sciții, grecii, dacii, romanii au navigat pe Dunăre. Aproape toți învățații antichității citează fluviul și numele lui - întîi Istros, apoi Danubius - figurează deopotrivă în legendele egiptene, în povestirile despre Argonauti și în descrierile romane. Dar „Dunărea albastră“ din valsul lui Strauss, n-are această culoare decît poate la izvoare. Tulbure, de culoarea cafelei cu lapte, dunărea transportă mii și mii de tone de aluviuni pe care le depune la vărsare, formînd delta - acest splendid evantai de natură, desfășurat între cele trei brațe prin care fluviul se varsă în mare construind cel mai tînăr pămînt al Europei. În fiecare an acest pămînt înaintează în mare cu aproximativ 40 de metri; un pămînt în plină și permanentă metamorfoză. A zice pămînt, e puțin exagerat pentru că teritoriul deltei e dominat în proporție de aproape 80% de ape. (Abia aici pe canalele retrase, în lacuri și lagune Dunărea este „albastră“ într-adevăr, o apă de cristal pe care plutesc nuferi, atît de transparentă și pură că poți s-o bei).

Înainte de a se împărți în cele trei brațe care cuprind miraculosul triunghi al deltei, Dunărea are un debit de 6300 mc pe secundă, ceea ce înseamnă că apa scursă în două minute poate aco-



1



2



peri nevoile zilnice ale unui oraș cu o populație de 1,5 milioane de locuitori. Această masă enormă de apă transportă tone de aluviuni pe secundă sub forma unor fine particule în suspensie. Aceste aluviuni constituie „materia primă” din care se edifică delta. În comuna Sfintu Gheorghe, situată la extremitatea brațului cu același nume a trebuit să fie înălțat un far nou, pentru că cel vechi a rămas în urmă pe țarm, cu mai bine de 2 km. Același este situația și la Sulina (port la capătul brațului central, canalizat): farul construit în 1802, pe malul mării se găsește azi în... plin centrul orașului!

Care sînt, pe scurt, caracteristicile deltei? O uriașă pinză de paianjen compusă din canale mari și mici, din lagune și lacuri mărginite sau cotropite de o vegetație luxuriantă ce adăpostește o faună extraordinar de bogată. Un labirint seducător, ideal pentru vacanțe robinsonice. Bogăția economică și frumusețea peisajului conferă Deltei Dunării o valoare turistică excepțională, unică în Europa. Aici se află poate cel mai vast teritoriu acoperit cu stuf din lume (240.000 ha), cea mai bogată faună ornitologică a continentului, egalată doar în câteva locuri pe glob, și cea mai întinsă plajă a litoralului românesc – cea dintre Sulina și Sf. Gheorghe, lungă de 30 km și lată de 1-2 km.

Altitudinea maximă din deltă este de 47 m, iar adîncimea maximă a apelor 36 m (pe brațul Sulina). Cele mai scurte ierni din România sînt cele din Deltă: 20 de zile pe an cu temperaturi mai mici de 0°C. În zona centrală lăptimea brațului Sulina atinge 1 km. Cea mai mare întindere de pămînt ferm (zic ferm pentru că sînt și plauri, pămînturi plutitoare ce se adună, se conjugă și sporesc) este grindul Letea – 17 000 ha. Tot aici se află, straniu crescută pe nisipuri, și o mare pădure de stejari, încinsă în hățșuri de liane, cu imagine de pădure tropicală.

Toate aceste date de geografie economică, de geografie fizică, de biogeografie și multe altele formează materia concretă a poeziei deltei. Sigur, geomorfologii constată că delta este o cîmpie aluvionară în plină formare și că în cîteva secole aspectul de baltă și mlaștină de azi va dispărea, fiind înlocuit cu cel de cîmpie roditoare. Evident, natura e în ireversibilă mișcare și probabil că așa va fi. Pînă atunci însă multe generații de suflete se vor delecta cu tabloul unic al acestor ape și pămînturi, cu poezia imaginilor lor. Căci poezia depășește aici orice imaginație. Inchipuiți-vă trei mari brațe de fluviu care străbat o masă compactă de vegetație. Din aceste brațe se desfac canale și canalicule

de toate mărimile care rătăcesc prin păduri urmînd trasee capricioase, sub bolți de crengi, pe lîngă trestii suple și foșnitoare, conducînd uneori în lagune cu ape limpezi sau în strîmtori încărcate de frunze și flori de nufăr, într-atît încît o fotografie făcută în acele locuri pare neverosimilă: o barcă plutind în ea oameni și plutind parcă nu pe ape ci într-un... luminii înflorit.

Mai imaginați-vă o plimbare cu barca prin acest labirint, cîteva zile petrecute într-un cort pe o insulă, într-un peisaj ce pare a nu se fi schimbat de la începuturile lumii, poporul de păsări stîrnite de plutirea bărcii înălțîndu-se grațios ca într-o veritabilă decolare (delta e unicul loc din Europa unde pelicanii mai cuibăresc încă), prînzuri și cine imperiale ale căror pretext este peștele de toate felurile. Nu uitați amurgurile ce se oglindesc în ape cu străluciri de rubin, satele pitorești ale pescarilor, pescarii înșiși cu chipuri de personaje din povești de mult uitate. Basme fantastice cu undine și pești miraculoși se armonizează perfect cu peisajul care le-a inspirat, el însuși un decor de basm, cu lagune și plauri plutitori, cu sălcii plecate peste oglinda apelor, cu toate culorile îngrămădite între cer și ape.

Există în deltă rezervații și splendide monumente ale naturii, precum și peisaje din vremi apuse ca de pildă donquijottescul decor al morilor de vînt.

Toate acestea sînt la îndemîna turistului pe care ambarcații confortabile îl duc în acest minunat imperiu vegetal unde în ciuda izolării sînt cabane, campinguri, hoteluri, unele chiar elegante. Din acele puncte de popas el poate apoi descoperi, singur, plutind în barcă, frumusețile intime ale deltei.

Am văzut delta de atîtea ori și de fiecare dată frumusețea ei mi s-a părut diferită. Am conchis că sînt, probabil, subiectiv și că iubesc frumusețile acestui pămînt într-atît încît mi le reprezintă îmbogățite. Am trăit cu această impresie pînă în ziua în care am însoțit un grup de ziariști specializați în domeniul turismului, ecologi și experți în materie de protecție a mediului ambiant, provenind din vreo 16 țări. Văzuseră, nelindoielnic, „cîte ceva” tot umblind prin lume. N-are rost să vă repet tot ce mi-am notat. Voi reproduce doar o singură opinie, a unui ziarist belgian: „Am văzut un neprețuit și de neuitat monument al naturii. Un peisaj pe care nu l-am întîlnit nicăieri, niciodată. Este la fel de captivant ca o poveste frumoasă, numai că aici povestea este adevărată!”

Priviți imaginile sau orice fotografii despre delta care vă vor cădea în mînă. Adăugați-le, cu imaginația, clipocitul apei, adierea vîntului, foșnetul stufului, zborul egretelor și al lebedelor, izul pămîntu-



lui și al apei, aerul pur, simplitatea unei naturi monumentale și veți dobîndi chipul „paradisului regăsit”.

Avea dreptate Ekström: „Mergeți să vedeți cu proprii voștri ochi... Este singura soluție!”

Dorin IANCU





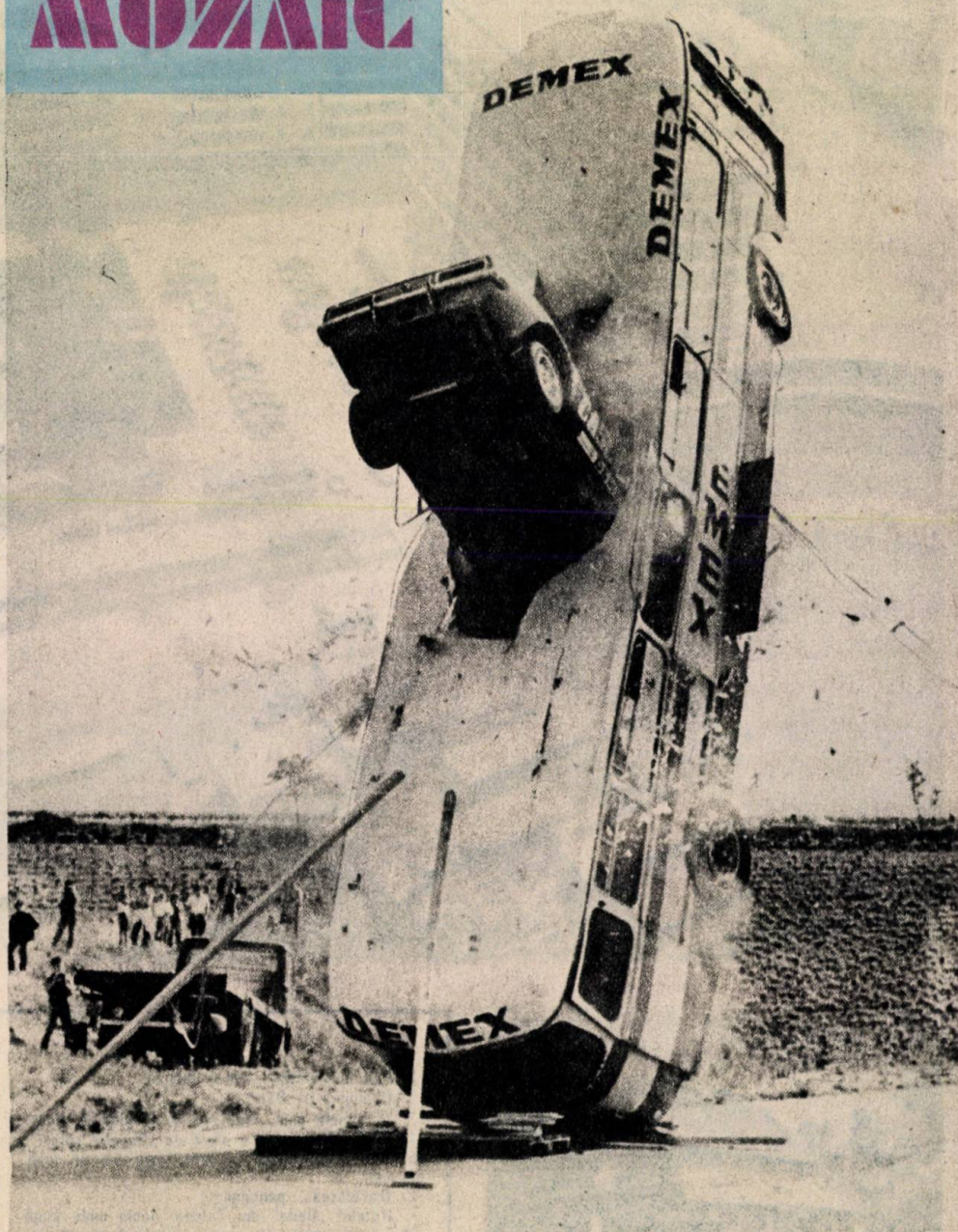
7



8

1. Poezia nufurilor într-o lagună.
2. Camping în Delta.
3. În tainele unui peisaj ca de început de lume.
4. Mla 23 — sat cu alură de „Veneție rurală”.
5. Borșul pescăresc se pregătește mereu după datină...
6. Decolarea... pelicanilor.
7. Hotelul „Delta” din Tulcea, acolo unde lângă cheiul de agrement autoturismele așteaptă întoarcerea proprietarilor lor din labirintul Deltei Dunării.
8. Cabana Ilgani, la mla 34, pe malul stîng al canalului Sulina.

MOZAIC



Un „accident” regizat, al cărui protagonist a fost cascadorul francez Fernand Garanto. Parcă și numele a dat asigurări că totul se va termina cu bine. Pentru filmul „Bus Stop” cascadorul a avut sarcina să percuteze autobuzul din imagine, de așa manieră încât să treacă prin acesta ca printr-un tunel. Pentru cascada respectivă, Fernand Garanto s-a folosit de un autoturism Chevrolet Camaro, cu motor de 6 litri, cu care s-a lansat de pe o trambulină de 2,50 metri înălțime și, după o parabolă de 30 de metri prin aer, a „traversat” autobuzul, care în acel moment era „înălțat” spre cer.



Politiia suedează în urmărirea unor infractori? Nu! Un Volvo 244, pilotat de cascadorul Johan Toren, executând un salt de 10 metri, pentru o scenă din filmul „Grass Widowers”.

„OFERTE” AUTO

● Curăță bordura trotuarului cu anvelopa! Posed autorizație de nerezăpare.

● Predau contract două camere de cauciuc, decomandate.

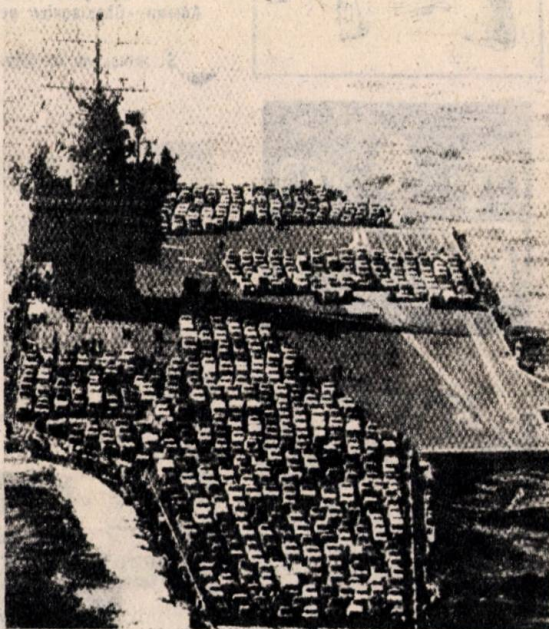
● Înger la volan. Vind aripi...

● Vind Volkswagen 1200. Necesită broască.

● Cumpăr parbriz tip fereastră spre lume.

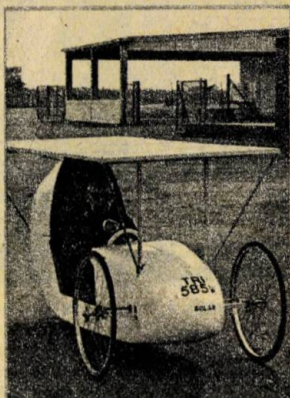
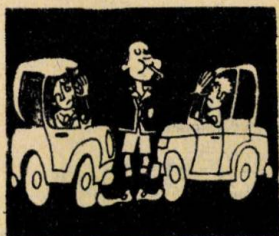
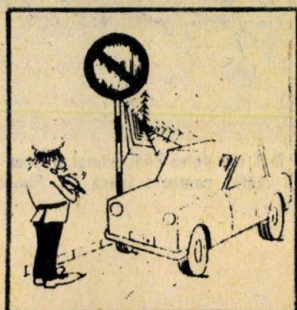
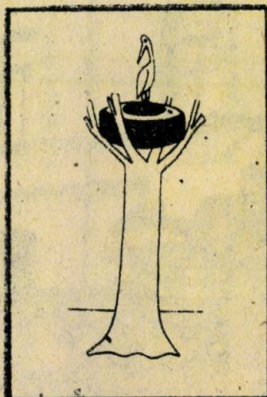
● Căutăm, urgent, kilometraj contabil și retrovizor vitezometru.

Mihai MATECIUC



Portavion sau portautomobil? Fotografia a fost luată la sosirea portavionului american „Enterprise” în rada portului Alameda din California. Ceea ce se vede sînt cele 1091 de autoturisme, 45 de furgonete, 90 de motociclete și 12 ambarcațiuni care aparțin membrilor echipajului. Aceștia au stat șase luni plecați într-un alt oraș-port, unde nava a fost supusă unor reparații la carenă.

UMOR



Aspect din timpul desfășurării Cupei Franței la „Trial 4x4”, pe terenul de la Larchant, de obicei rezervat competițiilor motocicliste. Diversitatea terenului — nisip, stânci, porțiuni noroioase, coborâri în slalom printre copaci (nimic nu lipsește!) — „triază” riguros pe competitori. În imagine, echipajul Aurran—Chastagnier pe un Jeep de serie.

Și totuși, au terminat cursa! Un Range—Rover pilotat de Luchert—Hintzt.



Toyota-roz FJ40 (Laville—Defies) in raliul Causse de Sauvè Herre.





SOFIA

VĂZUTĂ DE PE VITOȘA

Ca poziție geografică, capitala R.P. Bulgaria e un punct de răscruce în Balcani. Pentru că Sofia se află la jumătatea distanței dintre Marea Adriatică și Marea Neagră și aproximativ la aceleași distanțe de București, Belgrad, Tirana. Poziția geografică pe care o are în Balcani a stat, cîndva, la originea vechiului nume al orașului: SreDET, ceea ce în bulgară înseamnă „așezat în mijloc”.

O natură generoasă îmbrățișează orașul așezat într-o depresiune, ca într-o cingătoare de piatră. La sud-est: Sredna-Gora; la sud: masivul Vitoșa; la vest: munții Liulin; la nord: Stara-Planina. Iar de la vreo 60 de km depărtare privesc orașul piscurile masivului Rila, cel mai înalt din întreaga Peninsulă Balcanică.

Turistul automobilist care vine la Sofia din-

spre nord parcurge șoseaua ce trece prin defileul râului Iskăr, care a tăiat în Stara-Planina o vale spectaculoasă, cu un peisaj stîncos plin de măreție. Literalmente cuprins de verdeată, orașul se întinde pe 15 km de la est la vest și pe 10 km de la nord spre sud. Pe rîmănil îl frapază așezarea asemănătoare cu cea a Brașovului, avînd chiar o altitudine similară — 550 m. Marile spații verzi, coroana muntoasă ca o pavăză dau capitalei bulgare o climă plăcută. Verile nu sînt toride, iernile sînt blînde, iar toamnele — însorite și prelungi — transformă întreaga trenă de vegetație într-un caleidoscop de culori fin nuanțate, de la verdele coniferelor pînă la galbenul palid și brun-ruginiul frunzelor de foioase.

Curată, cu bulevarde largi, Sofia se des-

chide parcă din vechiul ei centru cu clădiri istorice, monumente și edificii masive de la cumpăna veacurilor XIX—XX, spre marginile aerate în care se află noile cartiere de locuințe.

Ca o emblemă, masivul Vitoșa mărginește orizontul. Masiv este chiar la propriu spus, deoarece silueta muntelui — o enormă masă de piatră — pare un trup de uriaș. Depășește 2000 metri și în prag de vară, când tot orașul e înverzit, pe trupul lui mai dăinuie fișii de zăpadă al căror iz un vînt răcoros îl aduce pînă în oraș.

Acum un veac, Sofia număra puțin peste 20.000 de locuitori. Astăzi are peste 900.000. Este, lucru firesc, cel mai însemnat centru politic, economic, cultural și științific al țării, sediul unor mari întreprinderi industriale, academii, foruri universitare, muzee etc. Și prin toate — un important centru turistic, o oglindă a Bulgariei de azi.

Sofia te-ndeamnă la plimbare și pentru un automobilist acest lucru este important. Dar nu la o simplă dezmorțire într-un parc sau într-o piață, ci la o plimbare la care cheamă monumentele, arhitectura unor epoci succesive, elegante hoteluri amplasate în veritabile

2



1 Bulevardul Lenin din Sofia.

2 Teatrul Național „Ivan Vazov” din Sofia.

3 Palatul Culturii „Ludmila Jivkova”.



3

padurici, ca și insolita elipsă a stadionului Levski — pe dinafară un seducător parc re-creativ.

Vechiul centru, organic inserat în axele dezvoltărilor urbane ulterioare, este presărat cu monumente și dominat de silueta catedralei Alexandr Nevski, un edificiu lung de 70 m și care acoperă o suprafață de 2600 mp. În apropiere se află un grup statuar ce înconjoară statuia ecvestră a țarului rus Alexandru al II-lea, operă renumită a sculptorului italian Arnolfo Zocchi, cel care a realizat, la Bologna, monumentul lui Garibaldi și la Buenos Aires pe cel al lui Columb.

Pentru noua arhitectură sofioță, edificiul sau mai bine zis complexul cel mai reprezentativ este Palatul Culturii, Centrul „Ludmila Jivkova”. Alura lui e impresionantă. Ca un covor se așterne spre fațada principală un parc, marcînd o enormă piață dreptunghiulară. Într-un capăt palatul, în celălalt — un modern monument închinat istoriei neamului. Palatul, alcătuit de beton, aluminiu și sticlă, are 18 săli care totalizează 8000 de locuri, la parter se află o sală destinată congreselor sau manifestărilor concertistice, cu 4200 de locuri. Un plafon glisant, la nivelul balconului al II-lea, poate crea la etaj o sală mai mică, de 1700 locuri. Scaunele au instalații de climatizare, microfoane, căști pentru traducere simultană în 14 limbi și un pupitru de scris. Celelalte 13 săli (de la 50 de 2000 de locuri) au cele mai diferite destinații: manifestări sportive, teatru, cinema, conferințe. La subsolul palatului, pe 20.000 de mp. se întinde un mare „Shopping center” cu pasaje de nivel, fîntîni arteziene, grădini miniaturale și terase care mărginesc cele mai felurite magazine, restaurante, braserii și cofetării. Pe sub ele, un tunel rutier leagă trei mari bulevarde ale orașului, adăpostind și un loc de parcare cu o capacitate de 1400 autoturisme. E un complex monumental, pe cît de modern, pe atît de funcțional, deja cunos-

cut în Europa. În marea sală au concertat artiști de la „Scala” din Milano, au cîntat Orchestra simfonică din Londra și Filarmonica din Viena.

Alcătuire de vechi și nou, osmoză de pitoresc și modern, Sofia este un oraș atrăgător, cu un chip frumos și distins. Pentru cel care-l vizitează, orașul își destăinuie cu generozitate vîrstele și întîmplările pînă la prezentul populat de înfăptuirile oamenilor săi de azi.

Și după ce cunoști detalii interesante pe care le oferă ghidurile, prospectele sau informațiile culese cu propriii ochii de-a lungul plimbărilor, pentru tine, automobilist, se impune o „excursie” pe Vitoșa. O sosea în serpentină urcă pe această veritabilă cupolă de granit ce se zărește de oriunde din oraș. Evident, duc spre ea și cărări pe care numeroși sofioți își fac „ieșirile duminicale”. Muntele e plin de farmec, iar porțiunile de urcuș — adevărate parcuri naturale. Sus, hoteluri nou construite, amenajări turistice și sportive umanizează ambianța naturală plină de spectacole neașteptate. Izvoare fără număr se preling pe stînci, mici cascade clipocesc îmbietor, pădurea foșnește armonios, de ți se pare că întreaga natură picură și cîntă. Spre vîrf, pe văioage, enorme scurgeri de bolovani compun acele „rîuri de piatră”, fenomen natural de eroziune unic în lume. Poala muntelui e legată de vîrf cu un circuit de telecabine, mijloc ce facilitează urcușul și face ca muntele să fie mereu foarte populat.

Două fețe ale uneia și aceleași imagini caracterizează capitala bulgară: Vitoșa văzută de pe străzile Sofiei și Sofia văzută de pe Vitoșa. Cu aceasta din urmă ne încheiem periplul privind cum se așterne orașul, jos, în îmbrățișarea munților, ca un joc de cuburi albe răspîndite parcă pe o pajiște înfierbîntată — o iarbă verde sclipind de rouă și de sulitele soarelui.

Merită văzute aceste două, inseparabile, fete.

I. DORIN



REFLECȚII LA VOLAN

● Și automobilul suferă de anxietate: se teme, mai ales de umiditate.

● A conduce sportiv este o chestiune de măiestrie; a conduce însă și preventiv este o artă (a omeniei).

● În cartea tehnică care însoțește fiecare mașină nouă se precizează regimul de rodare și limitele de viteză admise, pentru fiecare treaptă. Sint însă automobilisti care nu rezistă la tentația de a încerca calitățile de rulare ale mașinii și de a afla primii cum se poate „scoate untul” din noul său bolid.

Mihai MATEICIUC

PE PATRU ROȚI SAU UMOR TURISTIC POSIBIL ȘI IMPOSIBIL

● Cînd circula mașinile cu soț, ea preferă să circule... fără soț.

● Vitezomanul accidentat într-o curbă: „De vină sînt cei care au strîmbat șoseaua!”

● Fiola în care a suflat, s-a înverzit! Așa-i cînd vii de la pădure!

● La examen: Ce trebuie să știe cel ce se urcă la volanul unei mașini? Dacă mașina este a lui sau a întreprinderii...

● A plecat din garaj piano și s-a întors... armonică.

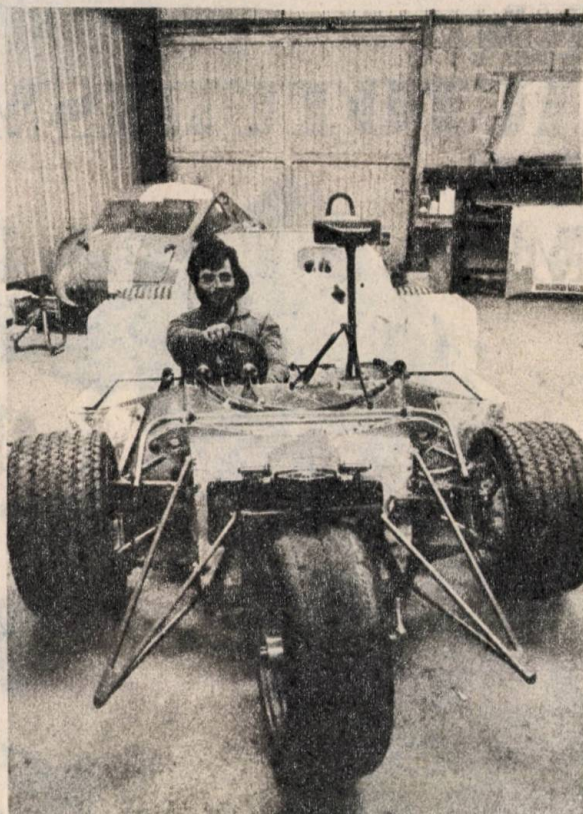
● Agentul de circulație își dă întotdeauna întîlnire cu mașina mea, fără ca eu să știu nimic!

● Plinul se face la stația Peco, nu la bodegă.

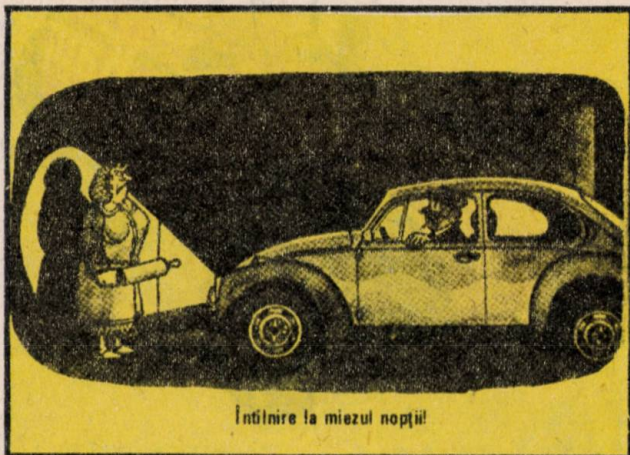
● De cîte ori invită lîngă el o frumoasă auto-stopistă, simte că i se stinge... becul de control.

● Deși cunoaște la perfecție indicatoarele de circulație, face întotdeauna contrariul celor indicate.

Ion NEGREANU



Două, patru, șase roți, dar de ce cinci? Vehiculul din imagine, botezat „LMA”, după inițialele numelor constructorilor lui — francezii Lamoureux Marc și Alain, rămîne să-și dovedească concret fiabilitatea și manevrabilitatea pe circuitul Le Mans, unde va face o demonstrație.



Întîlnire la miezul nopții!

UN AUTOTURISM PE MONT BLANC!



...Termometrul arăta -33° C. Peugeot-ul 104 pare un mic fruct roșu plasat în decorul grandios oferit de zăpezile imaculate ale vârfului Mont-Blanc. Autoturismul a ajuns la cîțiva zeci de metri de creasta italiană a Mont-Blancului, situată la altitudinea de 4407 m și aproape de creasta franceză, mai înaltă cu 400 de metri. Cele patru roți duble, care dau alura unui buggy, au pneurile înconjurate de un gen de șenile din dur-aluminiu, care mușcă, mult mai eficient decît lanțurile, zăpada bătută.

...Tăcerea albă este tulburată de elicopterele în care așteaptă operatorii, cu aparatele de filmat în mîini.

...Michel Chirouze, campion al superperformanțelor, cel care a adus Peugeotul cu elicopterul și l-a depus pe

Mont Blanc, a decis să fie primul automobilist din lume (ziariștii spun că precis va rămâne singurul!) care va coborî Mont-Blancul în autoturism. Un proiect pe care el l-a hrănit trei ani, aproape în secret, pentru că regiunea franceză a virfului Mont Blanc este declarată zonă protejată de lege, pe care este interzisă pătrunderea autoturismelor, cît și a elicopterelor. Astfel, a fost ales versantul italian, deoarece autoritățile respective s-au declarat mai înțeleghătoare.

După două tentative infructuoase — ceață, apoi furtună — condițiile meteo s-au arătat favorabile. Michel Chirouze s-a instalat la volan și a pornit motorul. Pilotul a rămas impresionat de panta vertiginosă care se desfășura în fața lui. A lăsat portiera deschisă și a demarat ținînd piciorul sting afară, alunecînd pe zăpadă, pentru a putea sări rapid, în caz că autoturismul ar prinde o viteză pe care el n-ar mai putea să o controleze. Dacă va fi nevoie să iasă din mașină, pilotul va trebui să infigă pioletul pentru a-și împiedica trupul să devină un veritabil bob. În cîteva rînduri și-a dat seama că motorul reține greu autoturismul. Apoi a înțeles că a solicitat prea des ambreiajul. Dar ce se întîmplă sus? Pilotul vede elicopterele cu cinești cum dispar la orizont. Panica a semănat-o un elicopter roșu, care părea al jandarmerei. Dacă erau prinși, riscau anu-

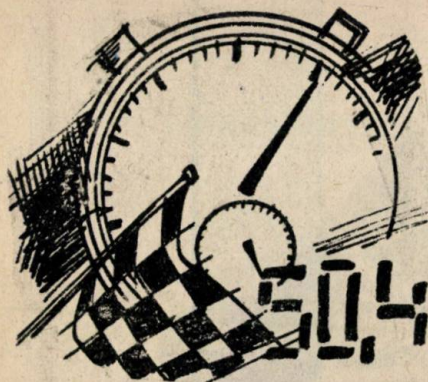


larea pe vîlă a licenței de cinești profesioniști.

A intervenit, apoi, vremea, care a aminat experiența pentru o lună. O lună în care Michel Chirouze s-a întors de 17 ori pentru a face toaleta mașinii sale. La această altitudine, zăpada fină ca un talc se infiltrează peste tot. Cînd a fost reluată filmarea, Michel a fost obligat să spargă parbri-

zui, care devenise opac cu cei 4 cm de gheață depusă. A coborît încă 1500 de metri de pantă vertiginosă, folosînd la maximum toate resursele tehnice ale mașinii, ale talentului și curajului său. Pariul părea imposibil de cîștigat. De necrezut, dar milioane de telespectatori au putut urmări super-performața super-campionului (N.O.)





CUM SE CRONOMETREAZĂ ÎN FORMULA 1

În etapele campionatului mondial de formula 1 din ultima vreme, piloții clasati în urma câștigătorului trec linia de sosire fie „roată la roată” cu acesta, fie cu unul, două sau chiar trei ture întârziere. Totul depinde de consumul de combustibil al motorului, adică de presiunea de supraalimentare, pe care pilotul și-o poate regla în timpul cursei, de la bordul mașinii, astfel încât cel ce-i ajunge benzina evoluează normal, încheind întrecerea la fracțiuni de secundă de învingător, iar cel căruia nu-i ajunge, trage pe dreapta înainte de finis, clăindu-se și el, dar, cum spuneam, cu unul sau cu mai multe ture lipsă.

Pentru piloții cu ture în minus (de obicei, cei de pe locurile patru, cinci sau șase) nu se pun probleme de cronometraj. Aceste probleme se pun însă pentru primii trei, care sosesc în grup și pentru care cronometrajul clasic trebuie dublat de cel bazat pe instrumente de măsură electronice, realizate, la ora actuală, pentru toate cursele de formula 1, de către cunoscuta firmă Longines, ce-și are sediul în localitatea elvețiană Saint Imier.

De unde vine numele Longines? De la „Les Longines”, un fel de cartier al localității Saint Imier, unde în 1862, un oarecare Ernest Francillon a pus bazele unei fabrici de ceasornice. Fabrica s-a dezvoltat repede, devenind firmă în toată regula și începând să realizeze nu numai ceasornice, ci și alte instrumente de măsură și orientare, destinate competițiilor sportive și acțiunilor de explorare a regiunilor necunoscute de pe Glob. Firma Longines a realizat instrumente de precizie pentru exploratorii Arcticii și Antarcticii, pentru pionierii aviației, pentru prima ediție a Jocurilor Olimpice moderne din 1896. Ulterior, alte instrumente de măsură, semiautomate sau automate, realizate la Saint Imier, au pătruns din ce în ce mai masiv, pe terenurile de sport, asigurând cronometrajul unor competiții de toate genurile, de la nivelul campionatelor naționale, la acela al campionatelor continentale sau mondiale.

Una din primele instalații realizate de Longines pentru cursele de automobile, s-a utilizat în 1933, în Marele Premiu al Braziliei. Trecând peste un tub de cauciuc umplut cu apă, roțile mașinilor de concurs produceau în tub o anumită presiune, care acționa un pistonas. În deplasarea sa de la capătul tubului, pistonasul punea în contact două borne care declanșau cronometrul sau cronometrele. Instalația era încă rudimentară, dar ea asigura o promptitudine superioară cronometrajului manual. Apoi, au apărut cristalele lichide, electronica, ordinaarele.

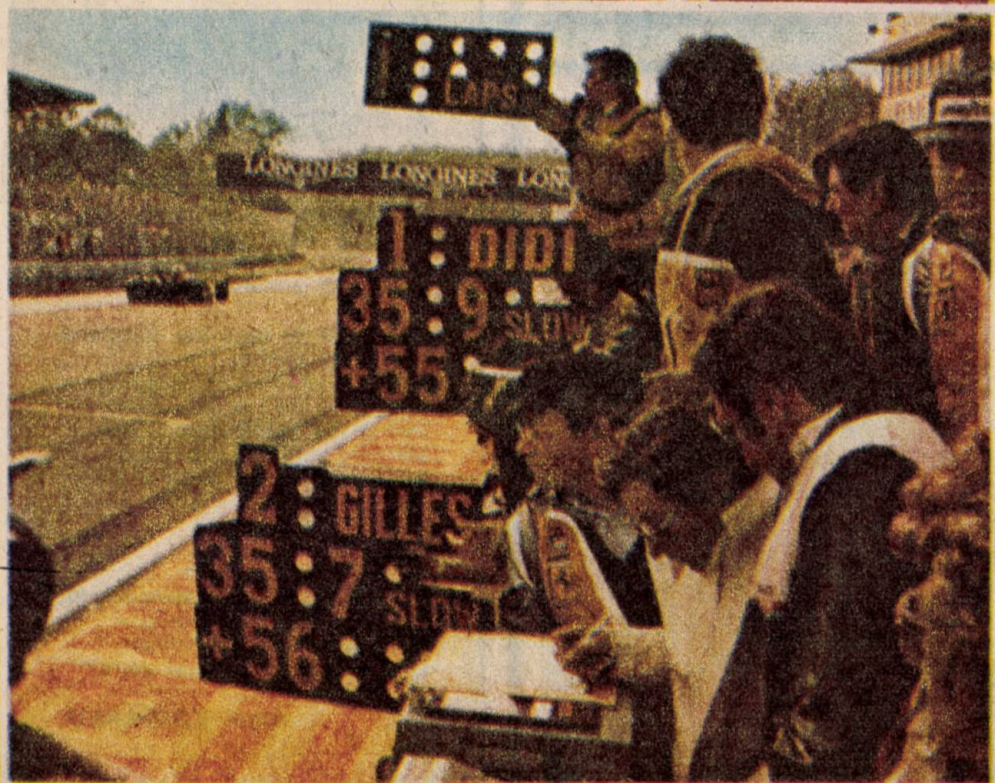
În 1950, Federația Internațională a Automobilului a omologat oficial „Chronocamera” o

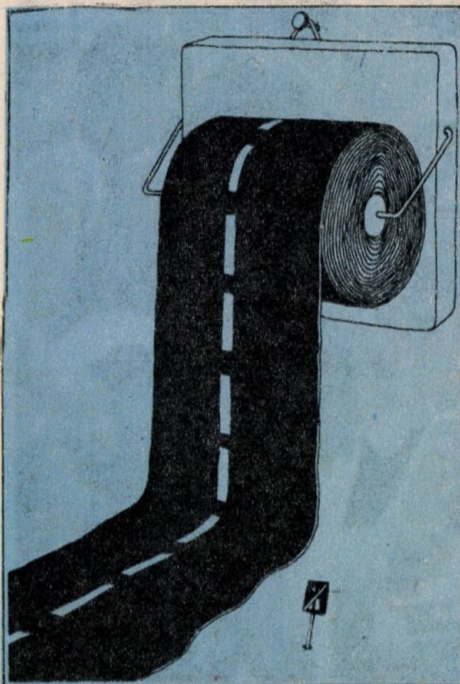
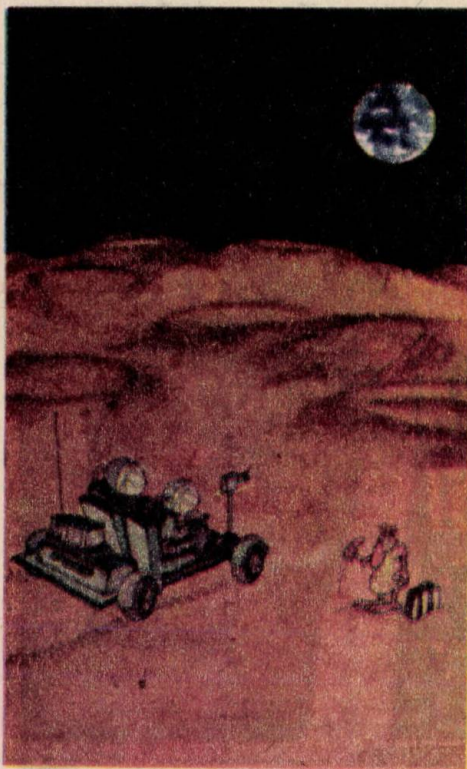
instalație complexă, utilizată în același an în Marile Premii de la Berna și din Spania. Realizată de Longines, împreună cu specialiștii unor firme de aparate electronice, Chronocamera lucra pe baza unor cristale de cuarț și a unor fascicule luminoase, înregistrând timpii în sutimi de secundă. Rezultatele sosirilor erau furnizate pe un film dezvoltat la zece secunde după ce s-a făcut imprimarea.

Anul 1978 a marcat un nou și important moment în cronometrajul curselor de Formula 1. În acel an, specialiștii au fixat câte un mic emițător, funcționând pe frecvență proprie, la bordul a șase mașini de Grand Prix, participante la cursa de la Long Beach (S.U.A.). Linia de sosire a acelei curse, constituită dintr-o bandă de aluminiu, colată pe pistă, făcea ofiului de antenă receptoare, ce capta semnalele venite de la micile emițătoare. În continuare, semnalele erau trimise la un traductor, apoi la o imprimantă funcționând în miimi de secundă și, în final, la un ordinator Olivetti, care furniza automat timpii și clasamentele. Așadar, în acel an s-a trecut de la sutimi la miimi de secundă și, imediat după aceea, la adăugarea în sistem a unei instalații care trimitea pe ecrane informații pentru oficiali, ziariști și public: timpii realizați de concurenți pe un tur de pistă, recordurile, clasamentele intermediare, clasamentele finale.

Micile emițătoare utilizate în prezent sînt fixate în partea dreaptă a mașinilor de curse (chiar și a „catirilor” pentru antrenamente), pe trapezul punții din față. Pentru a înlătura eventualele surprize, acest sistem este dublat de altul, care funcționează pe baza unor celule de înregistrare de înaltă performanță, plasate de o parte și de alta a liniei de sosire. Celulele respective sînt în măsură să reacționeze pînă și la trecerea unui mobil de numai 4 cm lungime, care este lansat cu o viteză de 300 km/h. Impulsurile captate de celule sînt preluate de două aparate electronice de cronometraj cu imprimante ce lucrează și ele, ca și la celălalt sistem, în miimi de secundă. Începînd din 1982, toate manșele campionatului mondial de Formula 1 sînt cronometrate după aceste procedee și se poate afirma că nicio dată, de atunci încolo, aparatura pusă în acțiune nu l-a favorizat pe Alain Prost în detrimentul lui Rosberg sau invers. Intrate sub zodia electronicii, întrecerile Grand Prix își au și ele acum instrumentele de măsură pe care le merită și care sînt capabile să furnizeze, „sine ira et studio”, informații precise cu privire la performanțele mașinilor și ale oamenilor ce le pilotează.

Dumitru ȘOMUZ





CU FORDUL... LA MĂRȚIȘOR

În Bucureștii anilor '30, pe vremea Capșei și a boemei literare... Seară târzie de decembrie, cu frig strașnic și lună plină, poaleind ireal străzile Capitalei. În restaurantul „La Greci”, apreciat pentru acel „cap de vișel la cup-tor, în sos de smântină cu usturoi”, clișiva ziariști și secretari de redacție care scosese prima

UN SURÎS ÎN RETROVIZOR

Unui auto-service:

*Mașinii îi lipsea un far;
Altminterea, era ca nouă...
M-am dus la dîșii s-o repar,
Și-acum le-am lipsă pe-amîn-două!*

Unel perechi tinere:

*E-o-adevărată providență,
Ce bine s-au mai potrivit:
Băiatul are o licență,
Mireasa-n schimb, are... Oltcit.*

Unula, de la care am cumpărat
o mașină veche:

*— Mașina ce v-o dau, e-un vis!
Îmi spuse respectivul - dar,
Mergînd apoi cu ea, mi-am zis
Că nu-i doar vis, e chiar... coș-mar!*

După chef:

*„De ce nu-mi vii?” - cam amețit,
Cînta cu poftă la volan,
Oprindu-l însă-un milițian,
O dete pe: „De ce-ai venit?!”*

Aurel CODREANU

ediție a gazetelor lor, stăruiseră îndelung la o carafă cu Galbănă de Odobesti, discutind literatură.

— Măi — avu careva dintre ei o idee — ce-ar fi să mergem la Argezi și să-l sorcovim, că tot bate Anul Nou la ușă?

— Excelent, să căutăm o sanie...

— Ce sanie, dom'le? Vă duc cu Fordulețul meu; și mie îmi place Argezi — intră în vorbă un necunoscut de la o masă vecină.

Încet-încet, din pricina gheșului și a celor înghesuiți clăie peste grămadă în mașină, Fordul îi duse în cele din urmă cu bine

pină la poarta Mărțișorului. Aici, motorul dădu cîteva rateuri asurzitoare care stîrniră numaidecît pe amicii lui Zdreanță din mahalaua Văcăreștilor — și se opri definitiv. Și, deodată, trupa cea veselă, acompaniată de hărmălaia lătrătorilor — atacă un entuziast „Mulți ani trăiască!” Undeva, în locuința poetului, se aprinse o lumină, apoi, înfuriat și somnoros, apărură și stăpînul Mărțișorului.

— Care sînteți, mă, în crucea nopții și ce-i cu balamucul ăsta?!

— Maestre — rosti cel mai îndrăzneț dintre ei — sîntem niște admiratori ai dumneavoastră și am venit ca să vă urăm un an

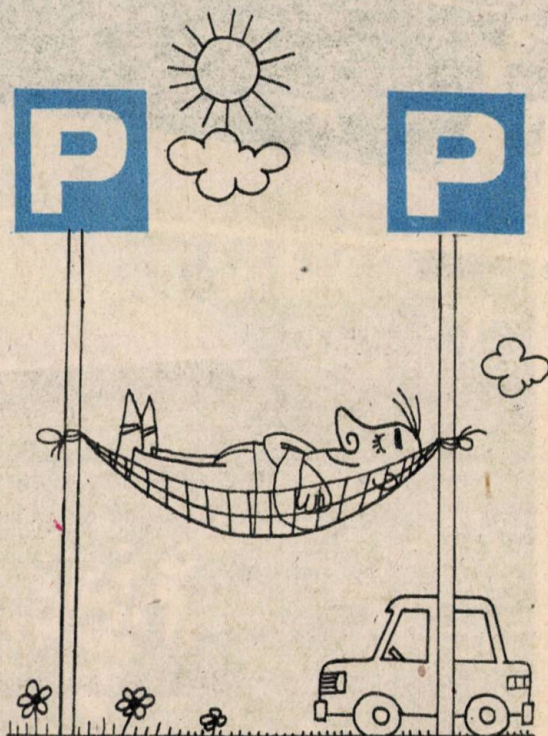
plin de sănătate și să vă încredințăm că vă iubim, că o să vă iubim tot timpul!

Argezi dădu să le răspundă ceva, cu verbul lui vitriolant, dar observîndu-l pe bietul proprietar al Fordului căruia — lac de apă — îi căzuseră în zăpadă căciula și fularul, de atîta trudă fără folos la manivelă, schimbă vorba și, înduioșat, îi întrebă de sănătate, de una, de alta.

În cele din urmă, însă, maestrul tot spuse pe-a lui:

— Da bine mă, nu puteați voi să mă iubiți... și ziua?

Aurel CODREANU



SAFARI '85



Monte-Carlo, Acropole, Safari... Trei dintre cele mai celebre raliuri din campionatul mondial!

Monte Carlo este, după cum se știe, un raliu de iarnă, cu traseul în întregime asfaltat, o competiție de răsunet, cu mare tapaj publicitar, în care succesul depinde de finețea în conducere a pilotului și de flerul acestuia în alegerea celui mai adecvat tren de pneuri pentru fiecare probă de clasament în parte. Acropole trece drept cea mai dură și mai bine organizată întrecere rutieră din lume. Dar Safari-Rally? Faimosul raliu găzduit de Kenya este o competiție cu totul aparte, un raliu fără probe speciale, dar al cărui întreg traseu de 5 000—6 000 km trebuie parcurs în forță, în limite de timp imposibil de respectat, clasamentul alcătuindu-se pe baza penalizărilor înregistrate la controalele orare. Walter Röhrl a declarat de nenumărate ori că nu-i place acest raliu, care pretinde o pregătire ultraspecializată și a făcut tot posibilul să nu ajungă niciodată la startul lui.

Ce-i trebuie unui „team” pentru a învinge la competiția din Kenya? Să urmărim răspunsul finlandezului Rauno Aaltonen, unul din piloții din vechea generație, care are acum vârsta de 47 de ani și a participat de 22 de ori la Raliul Safari: „Ca să învingi în Kenya, îți trebuie o mașină foarte solidă și un pilot foarte atent, care să nu obosească excesiv motorul și întregul automobil, un pilot rapid, dar echilibrat, în măsură să evite, când gonește cu 200 kilometri pe oră, denivelările periculoase ale drumurilor de pământ. Cu alte cuvinte, nu echipajul cel mai rapid se poate impune în Raliul Safari, ci echipajul care știe să parcurgă

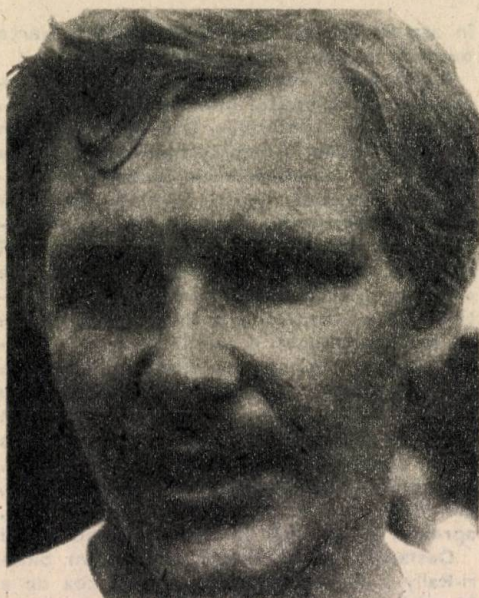
în așa fel traseul încât să zăbovească foarte puțin la punctele de asistență tehnică”.

Raliul Safari contează, de ani de zile, ca etapă în campionatul mondial de raliuri pentru mărci de automobile, traseele lui fiind un teren de bătaie în care se confruntă echipe oficiale sau semioficiale ale câtorva firme europene (Peugeot, Ford, Opel) și japoneze (Toyota, Mitsubishi, Datsun). Până acum, recordul de victorii îl deține Datsun, cu 7 ediții câștigate, urmată de Peugeot cu 5 victorii. Ce efect au avut pe piață aceste succese sportive? Ele au contribuit la infiltrarea din ce în ce mai accentuată a lui Peugeot și a constructorilor japonezi pe piețele de desfacere ale „continentului negru”. Peugeot vinde anual în Africa în jur de 100.000 vehicule, în afară de cele 65.000 pe care le realizează pe loc în uzinele de montaj din Nigeria, Tunisia, Maroc, Zair etc. Cât privește firmele japoneze, ele dețin acum în Kenya, de exemplu, aproape 80 la sută din piața automobilului!

Desfășurat pe un traseu de 5 190 km, Safari-Rally a fost și în aprilie 1985, la cea de a 33-a ediție, un prilej de întâlnire între echipele principalelor firme care au interes acolo. Au venit la startul competiției mașinile vechilor combatanți (Peugeot, Opel, Toyota, Datsun), dar și acelea ale noilor pretendenți la supremație în campionatul mondial: Audi și Lancia. Formația Peugeot s-a deplasat în Kenya cu noua Peugeot 205 T 16 (special echipată pentru traseul african) și cu cei doi piloți-vedetă: Ari Vatanen și Timo Salonen. Toyota a trimis la fața locului două mașini Toyota Celica, încredințate lui Björn Waldegaard, câștigătorul ediției precedente, și unui

3





debutant în campionatul mondial, finlandezul Juha Kankkunen. Din parte lui Audi (mașini Audi Quattro Sport) s-au prezentat la Nairobi, pe linia de plecare, Stig Blomqvist și Hannu Mikkola, iar din partea echipei Lancia (Lancia 037) Markku Alen, Attilio Bettega și Vic Preston jr.

Cum s-au încheiat „ostilitățile”? Ele s-au încheiat într-un mod cu totul neașteptat, în sensul că marile favoriți au fost făcuți k.o. Au

abandonat toți cei trei piloți ai lui Lancia, au abandonat, de asemenea, Blomqvist și Mikkola, a abandonat Vatanen. Doar Timo Salonen a reușit să ajungă la finis și să se claseze pe locul al... 7-lea! Echipa Peugeot, care făcuse probe și antrenamente în Kenya încă din toamna lui 1984, a fost nevoită să se dea bătută, suferind prima ei înfrângere, într-o etapă de campionat mondial, după șirul de șase victorii consecutive obținute în raliurile O mie de lacuri, Sanremo, RAC, Monte-Carlo, Suediei și Portugaliei. De această cascadă de abandonuri a profilat echipa Toyota, care a reușit să-și plaseze mașinile pe primele două locuri, victoria revenind lui Juha Kankkunen, în vîrstă de 26 de ani, iar locul al doilea, fostului campion mondial Björn Waldegaard. Este pentru prima dată cînd la Safari un debutant trage lozul și cîștigă premiul cel mare. Veteranul Rauno Aaltonen încearcă de aproape un sfert de secol și niciodată n-a reușit acest lucru.

Dumitru LAZĂR

Explicații foto:

1. Ajuns la finis fără parbriz și cu caroseria „șifonată”, acest Nissan 240 Rs a reușit să ocupe locul al treilea în clasamentul general. Echipaj: Kirkland-Levitan (Kenya).
2. Timo Salonen (Peugeot 205 turbo 16)
3. Opel Manta 400, pilotat de Rauno Aaltonen. După ce a condus o bună bucată de vreme, veteranul Aaltonen a coborît în clasament și a încheiat raliul pe locul al patrulea.
4. Juha Kankkunen, finlandezul care a reușit să cîștige Safari-Rally din prima încercare.

PE SCURT

- În Cehoslovacia se prevede ca în următorii ani să se comercializeze numai benzina fără plumb. De altfel, noua legislație în materie de circulație care urmează să intre în vigoare în această țară cel mai târziu pînă la 1 iulie 1986, prefigurează deja unele măsuri în acest sens. Modificarea motoarelor automobilelor astfel ca emansiunile toxice să se încadreze în noile reglementări vor costa pe producătorii cehoslovaci de autoturisme peste 2 miliarde de coroane.

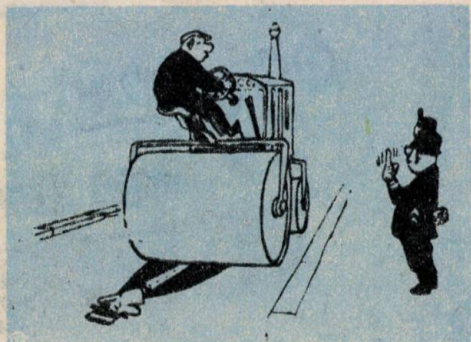
- Uzina de autoturisme FSO din Varșovia a prezentat preselor ultima sa creație. Este vorba de autoturismul POLONEZ 2.0D Turbo, echipat cu motor Diesel supraalimentat de 1995 cmc. Alte date tehnice: putere — 62 kW; consum mediu — 8,3 litri/100 km; viteză maximă — 146 km/h.

- După 67 de ani de la înființare, firma vest-germană producătoare de motociclete Zündap este în pragul falimentului datorită dificultăților financiare în care se zbate de cîțiva ani, dar mai ales din cauza concurenței acerbe a motocicletelor japoneze.

- Deși acum mai bine de un an firma japo-

neză Suzuki s-a retras din competițiile oficiale de motociclism, se pare că motocicletele cu această marcă se vor reîntoarce pe pistele de concurs. În acest sens, specialiștii japonezi lucrează de mai multă vreme la punerea la punct a unui motor cu 4 cilindri în doi timpi din clasa 500 cmc.

Liviu Cristian TICA





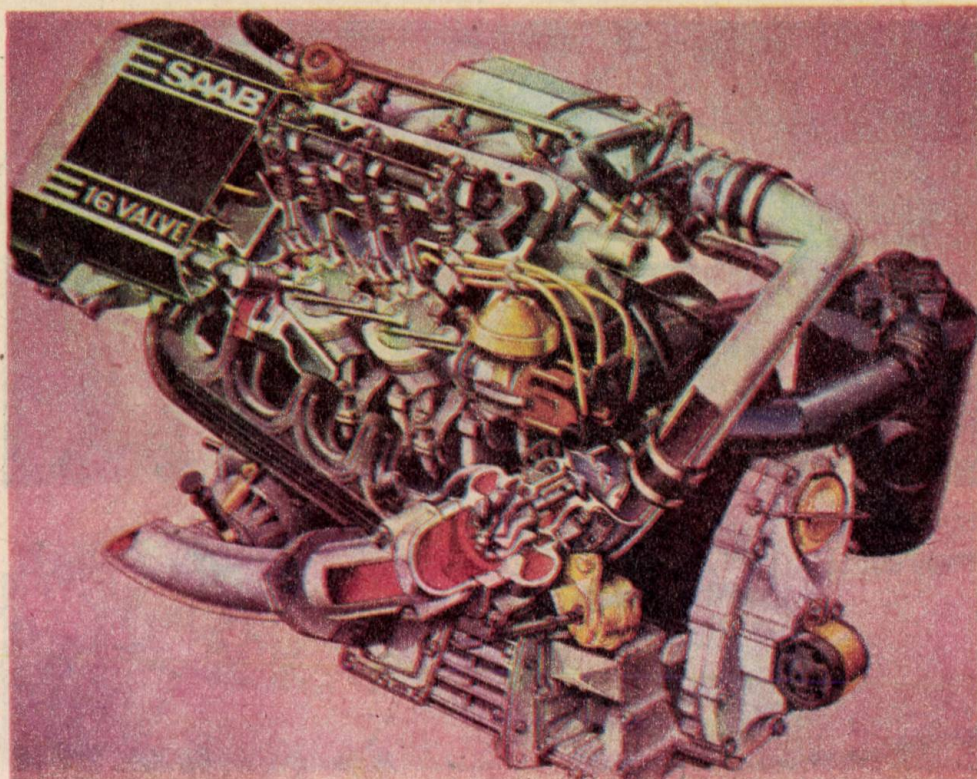
mozaic

În timp ce fratele lor, Michel Chirouze, urmărește numai realizarea de performanțe extreme (vezi articolul „Un autoturism pe Mont Blanc”), Jean-Paul și Philippe Chirouze execută cascade clasice. În imagine, Jean-Paul efectuând un zbor deasupra unui elicopter, la volanul unui Peugeot 504. Pentru efectuarea saltului, s-a folosit

clasica trambulină, care imprimă autoturismului lansarea pe curba necesară efectuării saltului. Deși protejat de arcuri de protecție și chingi speciale, pilotul a fost nevoit să iasă prin parbriz. Aterizarea a fost, cit de cit, atenuată de zăpadă afînă.



Dezlegarea jocului de la pagina 71



FILTRELE MOTORULUI

După cum se cunoaște, pentru buna funcționare a motorului, acesta trebuie să fie alimentat cu aer și combustibil curat. Sînt suficiente cîteva impurități care să se infiltreze în colectorul de aspirație sau în conductele de alimentare pentru a infunda jicloarele carburatorului sau injectoarele pompei de injecție și a întrerupe funcționarea motorului. Pentru a evita acest neajuns, motoarele sînt prevăzute cu două filtre care au rolul de a „curăța” aerul și combustibilul. Un alt filtru este dispus în circuitul de ungere al motorului, cu scopul de a reține impuritățile din ulei. Natural, fiecare filtru, funcție de rolul pe care-l are, beneficiază de o formă aparte și o poziție precisă în motor.

Să vedem, deci, care sînt funcțiile fundamentale ale filtrului de aer — filtrul cu dimen-

SUPRAALIMENTARE

— SAU 4 SUPAPE PE CILINDRU?

După ani de supremație în decursul cărora turbocompresoarele acționate de gazele de eșapament au constituit soluția cea mai eficientă pentru a mări puterea motoarelor de mare serie și cînd inscripția „TURBO” exercita o atracție magică asupra cumpărătorilor, iată că o altă modă, un alt gen de construcție amenință să ocupe primul loc. Este vorba de chiulasa cu 4 supape pe cilindru, soluție mai economică și mai eficientă pentru sporirea performanțelor motoarelor. Chiar dacă din punct de vedere constructiv este vorba de soluții în întregime diferite, există totuși paralele între motoarele cu patru supape pe cilindru și motoarele turbo. De altfel, principiul chiulasei cu patru supape pe cilindru a fost la fel ca și cel al motoarelor supraalimentate, cu turbocompresor, cunoscut încă de la începutul secolului. Acest sistem constructiv a fost utilizat în cursele de automobile, încă înainte de primul război mondial. Iată deci că chiulasa cu patru supape pe cilindru nu este deloc o descoperire recentă și că la fel ca și supraalimentarea, a trebuit să aștepte mult timp pînă cînd să fie folosită de mașinile de serie.

Explicația constă în faptul că dublarea nu-

mărului de supape prezintă o serie de avantaje pe care le vom enumera mai jos:

— patru supape mai mici în locul a două mari permit obținerea în suprafața unui cerc dat (determinat de alezajul cilindrului) a unei secțiuni de trecere mai mare și deci o umplere cu amestec carburant și o evacuare a gazelor arse mai rapidă.

— Supapele fiind mai mici și, deci, avînd o masă mai redusă, contribuie la „înviorarea” motorului datorită reducerii greutății pieselor în mișcare;

— Suprafața mai mare de contact cu scaunele și ghidurile favorizează eliminarea căldurii și reduce încălzirea termică a supapelor.

După enumerarea avantajelor pe care le prezintă chiulasa cu patru supape pe cilindru față de chiulasa clasică, să vedem acum de ce această soluție cîștigă teren în ultimul timp, față de motorul turbo. Deși cheltuielile necesare pentru construcția unui motor cu patru supape pe cilindru sînt considerabile (chiulasă specială, de multe ori executată din două părți, supape, arcuri de supape, culbutorii în număr dublu, în general două axe cu came) costurile de ansamblu sînt mult mai mici decît

siunile cele mai mari — deoarece cantitatea de aer aspirată de motor, în fiecare ciclu de funcționare, este cu mult superioară celei de benzină sau motorină. Forma cea mai răspîndită a acestor filtre este cea circulară: un inel de carton îndoit și impregnat cu rășini speciale, avînd două garnituri de cauciuc la părțile exterioare, care asigură etanșeitatea între carton și carcasă. Rolul său este de a împiedica pătrunderea aerului nefiltrat în carburator. Zona interioară este formată, în unele cazuri, dintr-o lamelă metalică, foarte subțire și perforată, pentru a proteja filtrul de o eventuală flămă. La motoarele moderne, ținîndu-se cont de tendința de a limita pe cît posibil spațiul ocupat de motor, au fost studiate filtre de aer de formă rectangulară. Aceste filtre au aceeași capacitate de filtrare, dar ocupă mai puțin spațiu și se pot monta lateral, lîngă motor.

Filtrul de motorină. Montat pe motoarele diesel, are rolul de a reține impuritățile din carburant înainte ca acesta să ajungă la pompa de injecție. Injectoarele, avînd orificiile foarte mici (6—8 zecimi de milimetru) prin care trece motorina, se pot înfunda repede, întrerupînd funcționarea motorului. Posibilitatea ca motorul să aspire astfel de impurități este mai mare atunci cînd se circulă „pe re-

zervă” și se aspiră din rezervor impuritățile depuse pe fundul acestuia. Filtrele de motorină sînt realizate din carton polimerizat la cald, în așa fel încît să li se confere o bună rezistență mecanică (pentru a nu se rupe sub efectul presiunii) și o rezistență chimică, pentru a nu se degrada datorită permanentului contact cu motorina. Inamicul cel mai mare al filtrului este însă apa, care provoacă înmuierea cartonului și apoi perforarea sa datorită presiunii combustibilului. De aceea, este bine să se controleze frecvent integritatea filtrului și apariția unor eventuale depozite de apă.

Filtrul de ulei. Este format dintr-o carcasă metalică, care se montează prin infilțare pe blocul motor, în interiorul căreia se află o hîrtie specială îndoită sub formă de cute, cu rol de a reține impuritățile din lubrifiant. Filtrul de ulei este prevăzut și cu două supape care au rolul de a-i regla funcționarea. Prima este o supapă „by-pass”, care se deschide cînd apar diferențe de presiune între intrarea și ieșirea din filtru a uleiului. Această supapă are rolul de a scoate din „funcție” filtrul în cazurile cînd hîrtia se îmbîcșește sau în momentul pornirii motorului pe timpul iernii, cînd uleiul este foarte viscos. A doua supapă are rolul de a împiedica golirea filtrului în timpul opririi motorului. Dacă, această supapă ar lipsi sau nu

ale unui motor turbo. Un alt avantaj al motorului cu 4 supape față de cel turbo este consumul de carburant mai redus. În primul rând datorită lipsei supraalimentării, în al doilea rând, datorită raportului de compresie ridicat. Apoi, motorul cu patru supape răspunde mai prompt comenzii date de pedala de accelerație. Este cunoscută întârzierea la reacție a motoarelor turbo. Și, în sfârșit, comparativ cu motorul cu 4 supape, care are aproape aceleași dimensiuni cu cele ale unui motor clasic, motorul turbo are nevoie de mai mult spațiu (turbocompresorul, schimbătorul de aer).

Pentru aceste motive, soluția cu patru supape pe cilindru este, în prezent, luată în considerație de tot mai mulți constructori de automobile. Și nu este deloc exclus ca, pe viitor, inscripția „Quattrovalvole” să atingă, pe scara prestigiului, o cotă mai ridicată decât cea „Turbo”.

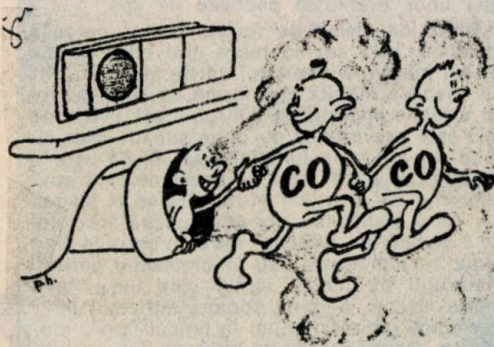
G.P.



își îndeplinește exact rolul său, atunci în momentul pornirii motorului, pompa de ulei ar trebui mai întâi să umple filtrul cu ulei și apoi să-l trimită spre canalele de ungere, perioadă în care motorul ar funcționa fără ungere.

Să nu uităm deci că filtrul este un organ cu rol esențial în buna funcționare a motorului și că trebuie să-i acordăm atenția cuvenită controlându-l și schimbându-l la timp pentru a putea preveni eventualele pene neplăcute care ar putea produce scoaterea sa din funcție.

George POPA



SKODA



TOTUL ÎN FAȚĂ?

Constructorul cehoslovac produce din 1964 autoturisme cu motor și tracțiune spate. Iată, însă, că se profilează ca producție a unui viitor nu prea îndepărtat autoturism având motorul și tracțiunea pe față. Skoda experimentează de mai mulți ani un motor față. Într-un departament al uzinei, între diferite prototipuri niciodată intrate în producția de serie, se află și un model 105/120 al cărui motor este plasat în față. La ora actuală, firma urmărește realizarea unui autoturism botezat de circumstanță „781”, model care s-ar putea să intre în producție în 1987. Concretizarea tuturor datelor acestui viitor autoturism Skoda se va produce în acest an. Noul model va fi dotat cu tracțiune față, motorul fiind plasat transversal. Greutatea proprie nu va depăși 720 kg. Motorul va fi din seria actuală, cu îmbunătățiri. Un nou motor, purtând simbolul „790” va intra în fabricație spre sfârșitul deceniului și va avea cilindrul de 1,1, 1,3 și 1,5 litri. Este prevăzută și o versiune diesel. Specialiștii de la Mlada Boleslav urmăresc cu interes turnura pe care o iau lucrurile în materie de benzină fără plumb, datorită faptului că pe bancul de probe există un motor căruia îi convine carburantul respectiv.

Caroseria viitorului model Skoda a fost desenată de Bertone, de așa manieră încât să se poată măsura, în dublul plan al esteticului și al aerodinamicii, cu produsele occidentale. Firma cehoslovacă a mai lucrat cu italienii și altădată. Există, pe această linie, o Skoda studiată de Ital Design și un model „120” dotat cu motor diesel italian turbocompresat, dar nici una, nici cealaltă nu sînt produse în serie. Noua caroserie a fost testată într-un tunel aerodinamic. După declarațiile inginerului Jan Banyr, directorul fabricii Skoda, noua familie a mărcii va răspunde tuturor exigențelor viitorului. Consumul va fi mult inferior celui al modelelor actuale.

(După „Revue automobile”)

Panoul din imagine, amplasat în centrul Londrei, nu este o reclamă care să sugereze necesitatea parării suprapuse a automobilelor, ci materializează calitățile excepționale ale adezivului Araldite, fabricat de concernul Ciba-Geigy. Automobilele Ford (modele reale), lipite pe acest panou din beton armat, urmăresc să capteze privirile trecătorilor care, însă, nu au cum să știe că, de fapt, cleiul Araldite este folosit mai mult în industria aeronautică!



Noul model de Land Rover „One-Ten” (1—10), construit pe un șasiu de Range Rover, este asamblat într-o uzină complet automatizată și robotizată. Modelul posedă tracțiune pe patru roți, 5 trepte de viteză asociate cu alte 3 trepte ale unei cutii suplimentare (în total 8 trepte pentru mers înainte, 2 trepte pentru mers înapoi). Automobilul urcă pante până la 40°. Autoturismul este echipat cu un motor V8 de 3,5 litri, sau cu unul de 2288 cmc, în 4 cilindri. Direcția este comandată hidraulic. O instalație de aer condiționat asigură un supliment de confort în habitacul.

MIC „DICȚIONAR”

CLAXONAT = „Simfonie”... pe roate.
FAZA MARE = Faruri holbate.
MOTOCICLETA CU ATAȘ = „Mașină” cu ghidon.
RULOTA = Casă cu cîrlig.
SOFER NEPOLITICOS = Birjar la... volan.
VITEZISTI = Cascadorii... plînsului!

D.C. MAZILU

DACIA 1300: UNGHIUL DE CĂDERE

Valoarea unghiului de cădere pentru puntea față la autoturismul Dacia 1300 trebuie să fie de $1^{\circ}30' \pm 30'$, la care este admisă o diferență de $45'$ între roata din stînga și cea din dreapta.

Unghiul de cădere nu este reglabil el fiind reglat și verificat în timpul procesului de fabricație.

Dacă valorile unghiului nu corespund la verificare este necesar să se acționeze asupra lonjeronului pentru redresare la cotele prescrise în documentația tehnică. În caz contrar duce la uzura pronunțată și neuniformă a anvelopelor. Acționarea asupra lonjeronului este, însă, o operație greu de executat.

În cele ce urmează vă prezentăm o soluție mai simplă și la îndemîna fiecărui mecanic amator.

După ce autoturismul a fost controlat pe rampa de geometrie și s-a constatat o valoare necorespunzătoare a unghiului de cădere la una din roțile punții față, valoarea fiind mai mare sau mai mică decît cea prescrisă trebuie acționat asupra basculei inferioare prin deplasarea ei spre interior sau exterior cu o distanță corespunzătoare diferenței constatate la măsurarea unghiului de cădere ($1^{\circ} = 4 \text{ mm.}$).

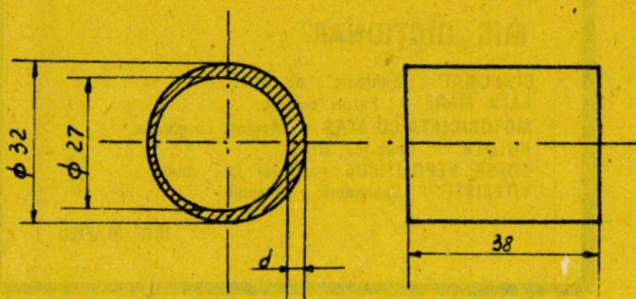
Pentru aceasta se demontează bascula inferioară, se depresează cuzineții elastici, și se vor confecționa două bucșe din metal (vezi figura) cu diametrul exterior 32 iar diametrul interior 27, bucșe ce se vor presa în locul cuzineților elastici. Diametrul interior 27, la cele două bucșe va fi deplasat față de centrul axei cu o distanță (d) corespunzătoare diferenței cu care unghiul de cădere este mai mare sau mai mic, lungimea bucșei fiind de 38 mm.

Prin introducerea acestor bucșe, la montaj, bascula va fi deplasată spre interior sau exterior pentru a compensa diferența ce a fost constatată la măsurarea unghiului de cădere. Bucșele se vor monta prin presare după care se vor suda electric prin două puncte fiecare pentru ca acestea să nu se rotească în cazul unor șocuri puternice.

După ce bucșele au fost presate, în interiorul lor se vor presa cuzineții elastici de la bascula superioară, avînd grijă ca la presare diferența de lungime a cuzineților elastici să fie spre interiorul basculei, pentru a permite montarea acesteia. La montare se va scurta țeava distanțieră la cotă și se va introduce axul basculei.

Pentru siguranța efectuării operației se măsoară din nou unghiul de cădere al roții pe aparatură specială.

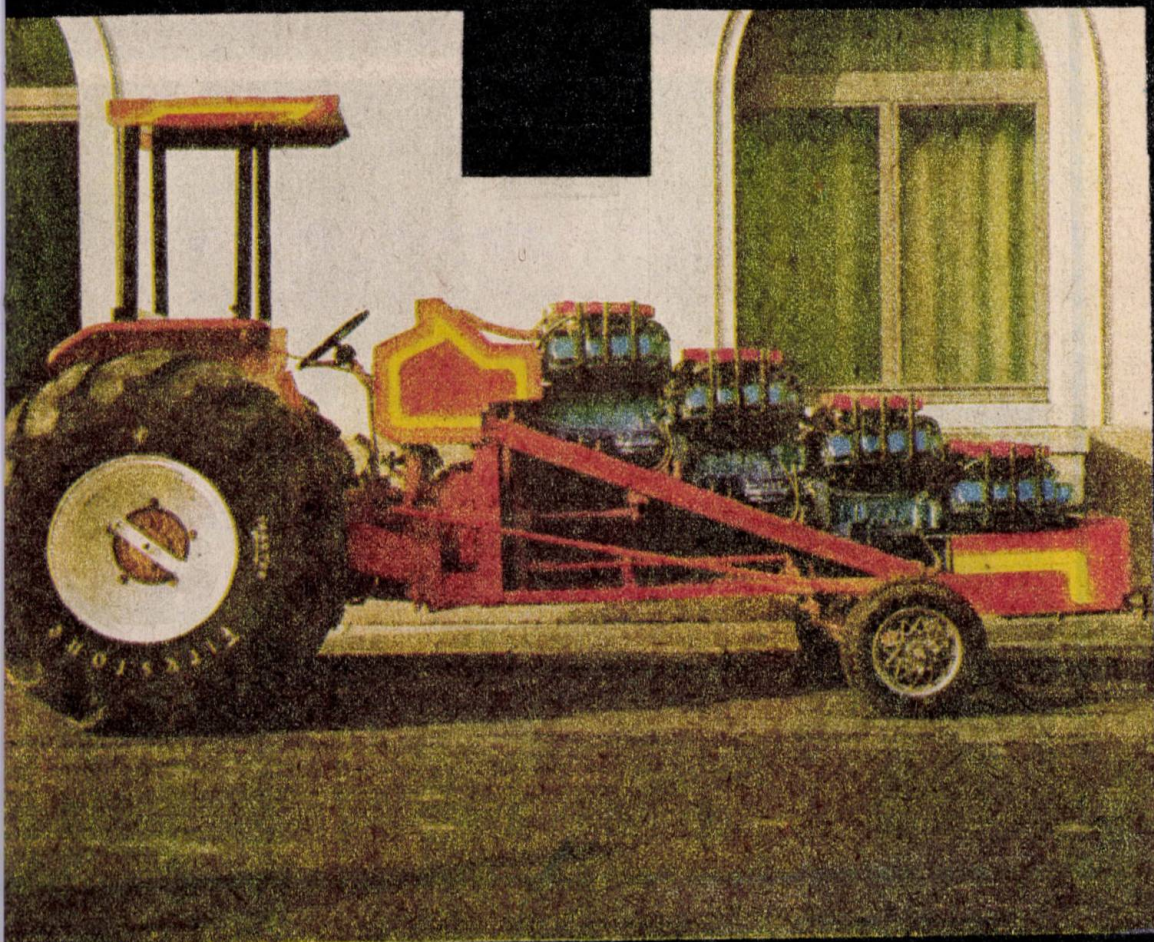
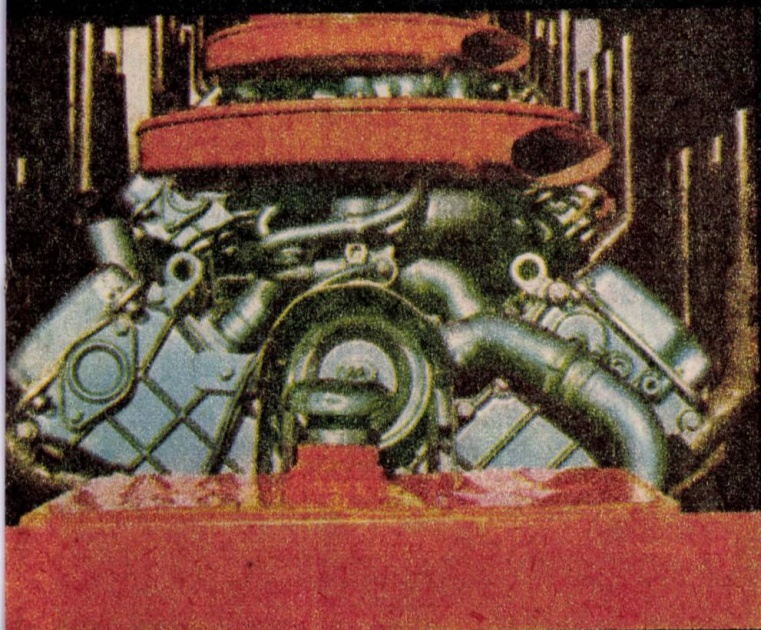
Florin MOCĂNIȚĂ



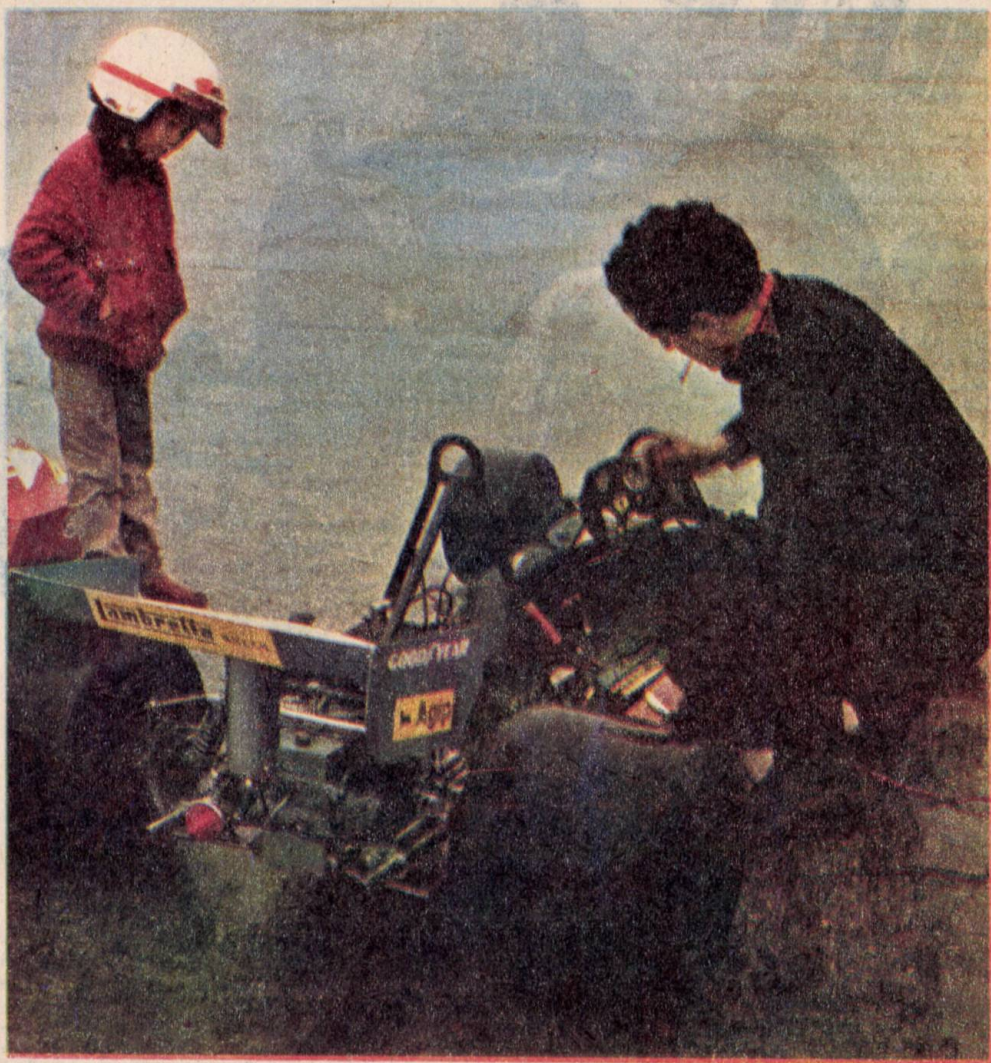
TRACTOSAUURUL

În galeria „cocostîrcilor” de curse — diminutiv ce desemnează exemplarele de vîrf dintre dragstere — a apărut, cu puțin timp în urmă, și exemplarul de față, un veritabil... „tractosaur”. Francezii amatori de curse auto îi acordă, prin gura specialiștilor care l-au conceput și construit, superlativul de cel mai frumos și cel mai sofisticat vehicul. Un adevărat „vis”, zic aceștia, pentru un fermier care rîvnește tractorul ideal: 4 motoare V6 plasate în... cascadă: două de Renault, în față (de 136 C.P. fiecare), și două de Peugeot, în spate (de 128 C.P. fiecare)! O simplă adunare ne dă suma teoretică de 528 C.P., forță cam exagerată pentru un „animal mecanic” destinat aratului.

Momentan, vehiculul prezentat este unicul „tractosaur” de construcție franceză, dar altele sînt în stare de... gestație. Masca unui joc de copii mari, așa am putea să denumim construcția respectivă. Dar sub această mască se pot ascunde, ca mai întotdeauna, experimentări ale unor dispozitive, agregate, materiale, tehnologii sau combustibili de avangardă, care acum ne par excentrice, dar care, în viitor, vor apărea ca absolut normale pe automobilele de serie.





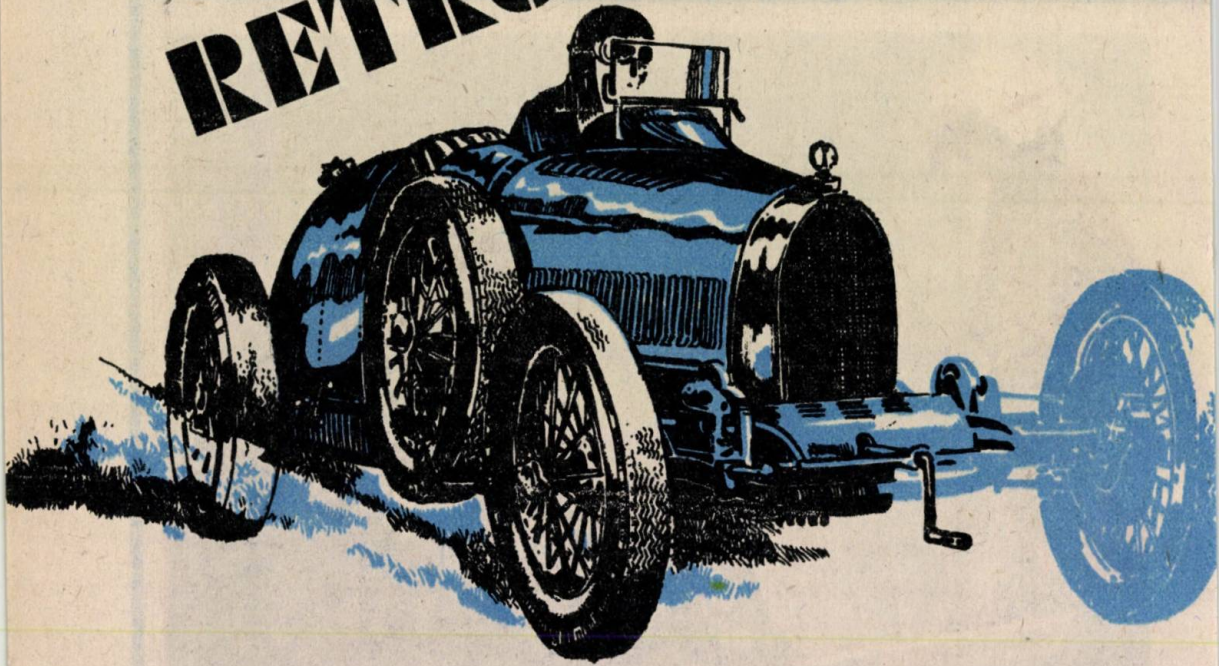


MAȘINA PE MĂSURA... „PILOTULUI”

„Ferrarina 77” este fabricată în Italia de către firma Italy Lambretta. Replică a lui Ferrari T3 de Formula 1, mașina este dotată cu motor monocilindric în 4 timpi, cu cilindrul de 60 cmc, dezvoltă o putere de 4 C.P., având transmisia prin variator. Sistemul de frinare este asigurat de două discuri ventilate, plasate la roțile din spate. Suspensia, 4 roți independente, alternator și baterie de 12 volți; pneuri tubeless — 6,5x11 pe față, 16x11,5 pe spate.

Imaginile au fost luate cu ocazia unui test efectuat pe un circuit din Franța, mașina având la bord un „pilot” pe dimensiunile mașinii și puterii motorului.

RETRO



vrăjitorul din MOULSHEIM

Se spune că omul cu ochii albaştri, păr castaniu (de diferite nuanțe), fruntea largă și lată, nas perfect cu o ușoară scobitură la rădăcină și bărbia rotundă, este tipul omului migălos, disciplinat, bun organizator și sufletist, dar și orgolios, maniac al curățeniei și ordinii, ambițios, cu predilecție pentru invenții tehnice, capabil să ducă la bun sfârșit orice idee care îl pasionează. Acest tip de om înmagazinează toate amănuntele și are conștiinciozitate în tot ce face.

Un astfel de om a fost și Ettore Bugatti, unul dintre cei mai reprezentativi oameni ai epocii de aur a automobilului (1920—1940) și în același timp, cel mai original constructor de autoturisme și mașini de sport din istoria automobilismului mondial. El a realizat cea mai desăvârșită îmbinare între performanță și estetică, lucru rar întâlnit în acel timp. Realizările lui au exercitat o puternică influență în tehnica construirii autoturismelor de mare viteză. Înzestrat cu o imaginație încă neîntâlnită la acea vreme, și-a dedicat aceste calități autoturismului, pe care l-a tratat cu personalitatea lui de artist, ca pe o ființă vie. Talentul lui de bun observator al mecanicii — care l-a ajutat

să realizeze cei mai ridicați parametri de funcționare a motoarelor — și de mare artist în construcția autoturismelor și mașinilor de sport, nu au fost atinse ulterior nici de Ferruccio Lamborghini, pe care constructorii de automobile l-au botezat „un Michelangelo în domeniul automobilului”.

Ettore Bugatti s-a născut în anul 1881 la Milano, într-o familie de artiști. Împreună cu frațele său mai mare Rembrandt, primește primele noțiuni despre artele frumoase de la tatăl său Carlo Bugatti, arhitect și pictor. Dar Bugatti nu a îndrăgit artele frumoase pe care începuse să le studieze și a refuzat să urmeze școala superioară de bele-arte. Vroia să îmbrățișeze tehnica mecanicii și în special construcția de autoturisme.

— *Dragi prieteni* — s-a adresat el într-o zi unui grup de băieți de vîrsta lui — *voi știți ce este un autoturism? Dacă nu știți vă spun eu: este o jucărie mai mare, cu motor și volan, și, așa zice, că este o ființă vie, frumoasă, în fața căreia să stai și s-o admiri.*

— *Așa o fi Ettore, precum spui* — i-a răspuns unul din prieteni — *dar spune-ne, acum după ce ai absolvit școala medie de pictură,*

nu vrei să urmezi și școala superioară de bele-arte la Roma sau Paris?

— Nu dragi prieteni; am de gând să mă angajez ucenic și lucrător în diverse ateliere de mecanică auto. Trebuie să vă spun că părinții mei sînt contra dorinței mele, dar cu banii ce-i voi cîștiga, am să urmez și studiile superioare de mecanică, specialitatea auto. Am această ambiție și nu mă las de ea. Poate că mai tîrziu tata îmi va da dreptate și va fi mulțumit cu meseria pe care am ales-o din plăcere — conchide ferm Ettore.

Primul autoturism realizat de Bugatti, după șase luni de activitate într-un atelier mecanic auto, este un triciclu, cu care se înscrie în cursa Verona-Mantua.

— Felicitări Ettore pentru locul întii ce l-ai ocupat în această cursă și nu uita că noi, prietenii tăi, vom fi alături de tine.

— Vă mulțumesc prietenii dragi că ați ținut pumnii strînși pentru mine — le-a răspuns Ettore, plin de afecțiune.

Pînă la vîrsta de 19 ani, tînărul Bugatti participă la mai multe curse pentru mașini ușoare, activitate care-l ajută să studieze și să-și îmbogățească experiența. Pînă la sfîrșitul anului 1900 construiește primul său autoturism cu patru roți. La începutul verii anului 1901, Bugatti se prezintă cu un alt autoturism de-al lui, cu patru cilindri în linie, la Expoziția Internațională de la Milano.

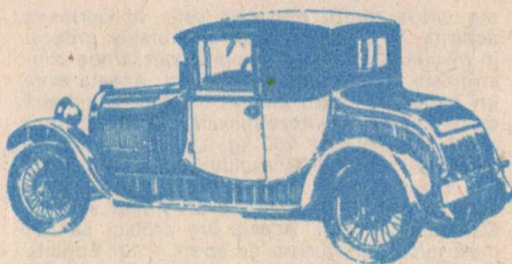
— Dragă Ernesto, am văzut autoturismul lui Ettore în sala Expoziției, dar nu știu unde este el acum; tu l-ai văzut?

— Nu dragă Bindo; aș vrea să-l întîlnesc și eu. Hai să-l căutăm împreună.

Ettore se afla în biroul Expoziției unde juriul îi înmîna, cu felicitări, premiul întii al Expoziției.

— Bravo Ettore; sîntem mîndri de premiul obținut și îți dorim și pe mai departe noi succese. Eu și cu Bindo — zise Ernesto — te vom ajuta să-ți realizezi toate planurile de viitor, desigur în limita posibilităților noastre.

Și iată-l pe Bugatti, care nu împlinise 20 de ani, campion de curse și laureat al unei Expoziții Internaționale. La această Expoziție venise și domnul Jean Dubois, reprezentantul fabricii Dietrich de lîngă Strasbourg. Vroia neapărat să vorbească cu Bugatti.



— Domnule Bugatti, îmi dați voie să mă prezint: mă numesc Jean Dubois și sînt reprezentantul legal al fabricii de automobile Dietrich de lîngă Strasbourg. Ce ați spune dacă v-am oferi un contract cu fabrica noastră? La noi aveți largi posibilități ca să realizați cîteva tipuri de autoturisme originale. Ați putea semna acest contract acum sau după ce vă mai gîndiți?

— Chiar acum domnule Dubois — răspunse plin de bucurie tînărul Bugatti.

— Atunci haideți să mergem la primărie pentru a-l legaliza — zise Dubois.

La primărie au aflat că un astfel de contract nu poate fi legalizat, deoarece Bugatti nu împlinise vîrsta majoratului.

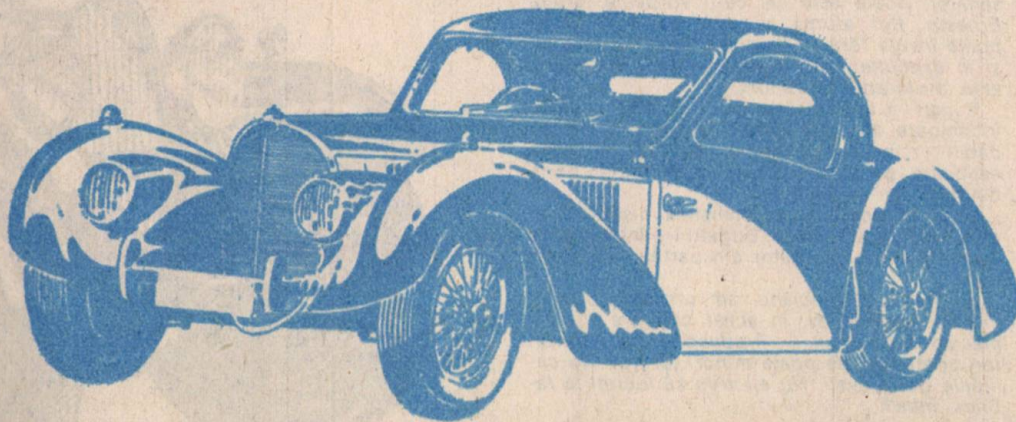
— Domnule Dubois — se adresă Bugatti — vă rog să rămîneți aici; într-o oră sînt aici cu tata.

După ce l-a pus în temă pe tatăl său, Ettore i-a zis:

— Dragă tată, am și eu unica șansă de a mă perfecționa și a fișe: te rog să mergi cu mine la primărie să semnezi contractul pentru a-mi lua serviciul în primire în următoarele zile.

— Da fiule, am să merg cu tine la primărie, dar ține minte ce-ți spun: printre străini nu vei fi ca la tine acasă.

Contractul a fost legalizat și iată-l pe tînărul Bugatti pe pămîntul Franței, la noul său loc de muncă. Aici a învățat unele taine ale meseriei de constructor de autoturisme. În decurs de trei ani a realizat mai multe tipuri originale de autoturisme, care au trezit interes patronilor. După acești ani, Bugatti trece la cunoscuta fabrică Deutz, care achiziționase pentru Germa-



nia citeva dintre brevetele sale. În perioada aceasta, își amenajează un mic atelier propriu în pivnița spațioasă a locuinței sale, unde construiește un autoturism tip sport. Acesta avea un motor cu patru cilindri în linie, cilindrul de 1100 cmc., o viteză maximă de 100 km/oră și cântărea numai 300 kg. La un miting, de aviație din anul 1909, evoluează și pilotul francez Louis Blériot, care a făcut prima traversare cu avionul (numai într-un singur sens) a Canalului Minciei. Acesta are prilejul să admire micul autoturism de sport al lui Bugatti.

— *Domnule Blériot* — se adresa unul din organizatorii mitingului — *dumnealui este proprietarul și constructorul autoturismului pe care l-ați admirat; se numește Ettore Bugatti.*

— *Îmi pare bine de cunoștință, domnule Bugatti.*

După ce și-au dat mina prietenește, dar și voiceliste, Blériot îl întreabă:

— *Vă rog să-mi spuneți domnule Bugatti, dacă îmi puteți construi un autoturism identic cu acesta.*

— *Da domnule Blériot, în patru luni îl veți avea* — răspunse Bugatti plin de afecțiune. Această solicitare era încă o afirmare pentru tinărul constructor.

O etapă nouă în activitatea de proiectant și constructor de autoturisme a lui Bugatti începe odată cu înființarea fabricii Bugatti la Molsheim, oraș în apropiere de Strasbourg. Această fabrică a fost amenajată în clădirile unei foste fabrici de vopsele. În atelier, totul era de fabricație proprie, totul era nichelat, cromat și lustruit, chiar și clantele, broaștele și balamalele ușilor. Domnea peste tot curățenia, iar piesele de aluminiu și de oțel lustruite erau manipulate cu mănuși speciale.

— *Dragă Ettore* — îl întreabă prietenul lui din copilărie Ernesto, care i-a vizitat fabrica — *am observat că din lăzile cu scule și unelte lipsesc ciocanele; pot angajații tăi să lucreze fără ele?*

— *Desigur Ernesto* — răspunde Ettore privind-l prietenos — *ciocanele nu au ce căuta într-o fabrică de autoturisme, unde piesele trebuie să se îmbine ușor, fără brutalitate.*

— *Dar te rog să-mi spui Ettore, câți proiectanți și desenatori ai în prezent la dispoziția ta?*

— *Acum, la mijlocul anului 1923, fabrica mea are un singur proiectant care este și desenator: acela este cel ce-ți vorbește, dragă Ernesto. Pot afirma cu tărie că arta nu se poate învăța fără să muncești în proiectare cât și în execuție; dacă realizarea este mediocră, este preferabil să renunți.*

Bugatti a avut marele merit că a știut să se inconjoare de colaboratori excepționali de capabili — ingineri, maiștri, mecanici de înaltă calificare, pe care îi considera ca făcând parte din propria sa familie.

La o întrecere automobilistică disputată în anul 1927 la Miramose, Bugatti l-a întâlnit și pe Jean Calcianu, alergător din partea țării noastre.

— *Domnule Calcianu, am urmărit cu mult interes evoluția dv. în acest concurs și mi-a plăcut foarte mult* — îi spuse Bugatti pe un ton prietenos. *Se poate mândri fără dv. cu calitățile ce le aveți. Nu ați vrea să lucrați la fabrica mea?*

— *Domnule Bugatti, accept cu plăcere propunerea ce mi-o faceți, dar să știți că nu voi putea lucra prea mult timp la dv., căci am și eu unele chestiuni.*

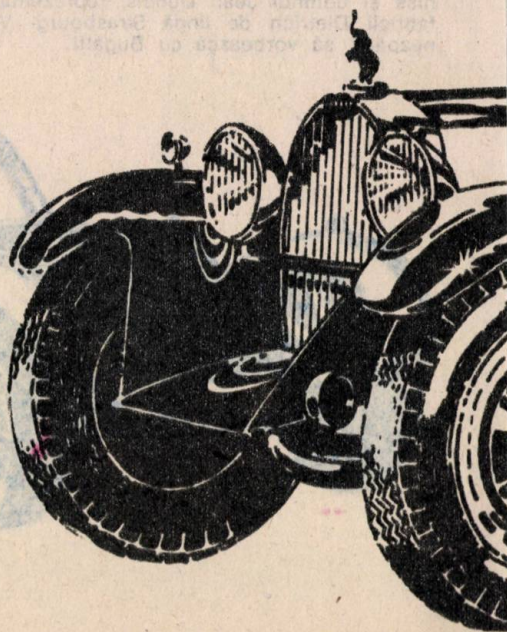
— *Bine domnule Calcianu, porțile fabricii Bugatti sînt deschise oricînd pentru dv.; vă aștept cu plăcere. Și J. Calcianu s-a ținut de cuvînt.*

Unul din „secretele” succeselor lui Bugatti a fost faptul că a reușit să însuflească colaboratorii săi ambiția ca din minile lor să iasă numai „bijuterii mecanice”, care să uimească lumea prin subtilitate, finețe și performanțe din cele mai senzaționale.

— *Bijuteriile mecanice pe care dv. le realizați aproape artizanal, să constituie mîndria noastră și a Franței* — le spunea adesea Bugatti colaboratorilor săi. — *Să nu uitați că aceste bijuterii sînt cumpărate de cei care nu se uită la bani, dar care pretind calitate, silențiozitate și durabilitate, fiindcă au o mare încredere în prestigiul fabricii noastre. Fiecare să vă semnați pe piesele ce le lucrați, așa cum s-a stabilit la început; toate semnăturile la un loc, reprezintă cartea de vizită a fabricii noastre* — a încheiat pe un ton amical Bugatti.

Dar pentru aceasta rămînea un concurent pe glob ce-l întrecea ca perfecțiune mecanică, un gigant față de el, care îl obseda în orgoliul său. Era Rolls-Royce, „The best car of the World”, faimos nu numai din punct de vedere calitativ și garanție, dar și ca preț. Bugatti, om cu o ambiție dusă pînă la manie, dar conștient de potențialul lui „artizanal” nu putea să sufere supremația cu nuanță de îngîmfare a firmei Rolls-Royce. Simțea cum i se pune încet o piatră de moară pe inimă și nu știa cum s-o îndepărteze. Dar o întimplare plăcută l-a ambiționat și astfel a realizat un autoturism, ale cărui calități nu au fost atinse pînă astăzi.

În după-amiaza unei zile a lunii august 1928, Bugatti a acceptat să se întîlnească cu



un om de afaceri, pe nume Pierre Dupont, în separeul cafenelei Central din Molsheim. N-a apucat bine să intre în separeul stabilit, când de pe un scaun se ridică Dupont și cu un ton bine ales, i se adresează lui Bugatti:

— Stimate domnule Bugatti, îmi pare bine că ați acceptat această întâlnire; dar vă rog să-mi dați voie să v-o prezint pe lady Marry, o bună cunoștință de-a mea, care lucrează la uzinele Rolls-Royce în calitate de comis-voiajor. Și un mic amănunt: lady Marry este nepoata „bătrînului” președinte-director Frederick Henry Royce — încheie Dupont cu un ton confidențial.

— Ettore Bugatti — se prezintă acesta, tulburat și cu un nod în gît, refuzînd a săruta mina pe care frumoasa lady i-o întinsese. Încă o dată aude numele firmei care îl obseda și pe al președintelui acesteia.

— Dacă nu sînt prea indiscret lady Marry, ce v-a determinat să veniți în acest oraș! — o întreabă Bugatti cu o voce tremurîndă.

— Domnule Bugatti, am avut de rezolvat la Strasbourg unele probleme comerciale ale firmei și buna mea cunoștință, domnul Dupont, pe care l-am întîlnit acolo, a binevoit să mă aducă cu mașina sa în acest oraș, pentru a-l vizita. Înainte de ora prînzului am fost plimbată cu un autoturism marca Bugatti și din viteza de croazieră a mașinii, am văzut tot orașul, inclusiv fabrica dv., înconjurată de multe parcuri. Mi-a plăcut orașul, mai ales curățenia care domnește aici. Am luat cunoștință și de calitățile autoturismului construit de dv.; nu am de gînd să vă necăjesc sau să vă sfidez, dar să știți de la mine, care știu să apreciez o mașină și s-o conduc, că cel mai bun autoturism de pe glob rămîne tot marca Rolls-Royce. Pînă acum nu s-a născut acel constructor care să producă un autoturism de talia unui Rolls-Royce — încheie lady Marry

cu un ton sfidător și categoric. La auzul celor spuse de aceasta, Bugatti nu a mai putut să formuleze o replică, deoarece un fulger fără tunet și lumină l-a scuturat din cap pînă în picioare. Nodul din gît luase amploare. Oare — gîndi Bugatti — nu cumva această lady a fost trimisă chiar de către „bătrînu” pentru a mă sfida?. Cine știe! A plecat de la această întîlnire clătîindu-se pe picioare, iar piatra de moară de pe inimă crescuse în greutate.

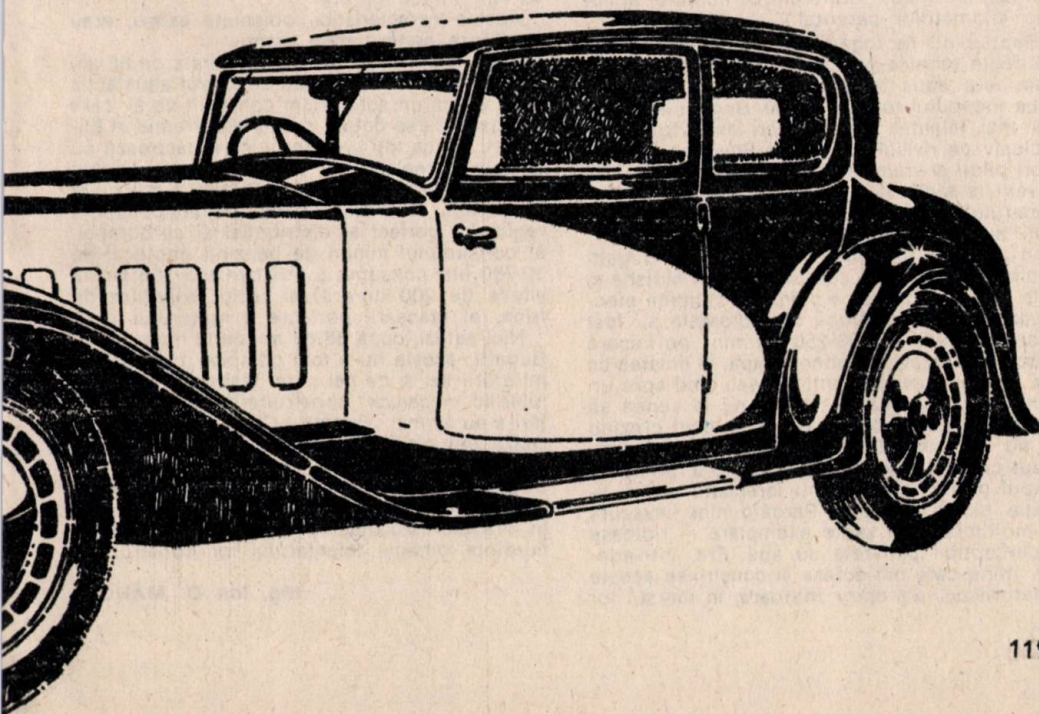
A doua zi, Bugatti a adunat toți angajații din fabrică și le-a povestit cele întîmplate în ziua precedentă la cafeneaua Central. În unanimitate s-a hotărît că trebuie să realizeze un autoturism, care să servească drept replică la sfidarea ce le-a fost transmisă prin lady Marry. S-a mai hotărît ca totul să fie secret.

Sîntem în vara lui 1929 și iată că apare primul autoturism dorit, pe care Bugatti l-a numit „La Royale”, iar englezii „Golden Bug” (Bugatti-ul de aur).

Acesta invită discret pe cei mai buni alergători al vremii — Constantin, Goux și Charavel, ca să-i încerce prototipul. După ce au efectuat toate probele, Charavel, alături de ceilalți doi colegi, îi spune:

— Domnule Bugatti, noi am rămas stupefiați de calitățile neobișnuite ale acestui autoturism; așa ceva pînă acum nu am întîlnit și considerăm că este o adevărată minune a vremii. În cîte exemplare îl veți fabrica?

— În numai șapte exemplare, din care șase le voi vinde celor ce pot plăti greutatea lui în aur — răspunde acesta surîzînd și plin de voie bună. Bugatti continuă personal probele, folosînd cele mai dificile drumuri din Alpi, Pirinei și nordul Italiei. În anul 1930 au apărut și celelalte șase exemplare. Principalele caracteristici ale acestui fenomenal autoturism sînt impresionante.



Motorul are 1,40 m lungime, 8 cilindri în linie, 125 mm alezaj, 130 mm cursa, cilindrul 12,760 litri, 300 HP la 1 700 rot/min, turația maximă 2 000 rot/min., greutate 350 kg., din care numai vibrochenul cîntărea 137,5 kg și se sprijinea pe 9 paliere; arborele cu came montat în chilusa turnată dintr-o bucată cu blocul; 3 supape pe cilindru (2 de aspirație), 2 carburatoare, aprindere cu magnetou și cu bobină, după nevoie în caz de pană. Din interiorul autoturismului nu puteai percepe dacă motorul funcționează sau nu, iar zgomotul tobei de eșapament de-abia se auzea. Și un amănunt uimitor: motorul acestui autoturism nu poseda nici o garnitură, totul era perfect ajustat, astfel ca să nu apară nici o picătură de apă, ulei sau vaselină.

Ampatamentul acestei mașini măsura 4,57 m, cel mai mare pentru o mașină de turism la acea vreme. Puntea din față tubulară, din două bucăți, unite la mijloc prin manșon filetat, pentru a permite și eventuale modificări ale ecartamentului, era un brevet Bugatti și exprima o rară finețe constructivă.

Prin ea treceau (era găurită) cele două arcuri din față, în același stil ca la mașinile de curse. Frînele mecanice, deosebit de puternice, erau răcite de jantele din aluminiu, desenate în chip de turbină, care suflau aer între tamburi. Cîte patru amortizoare la fiecare punte, asigurau o suspensie excepțională, suficient de rigidă și totuși extrem de comodă, permițînd rulajul rapid pe viraje fără vreo tendință de derapaj. Atît direcția cît și frînele erau servo-asistate, nici nu se putea conduce altfel un autoturism care cîntărea trei tone. Diferențialul era unit cu cutia de viteze, care era prevăzută cu trei trepte; caseta sateliților putea fi blocată manual pentru drumuri cu noroi sau zăpadă. Viteza maximă 200 km/oră, cu un consum la această viteză de numai 5 litri /100 km. Aceste șapte autoturisme erau garantate „pe viață”, indiferent de numărul anilor sau kilometrilor parcurși.

Spațiul nu ne îngăduie să enumerăm toate noutățile tehnice pe care acest tip de autoturism le-a adus la acea vreme.

La începutul toamnei 1930, Bugatti invită pe cei mai talentați constructori de automobile, inclusiv pe rivalul său, Rolls-Royce, și pe celebri piloți ai vremii — Chiron și Conelli — de a veni la Molsheim, pentru a asista la „testul paharului cu apă”, lucru neuzit pînă atunci. Toți au fost prezenți.

În ziua de 15 septembrie, orele 10, Bugatti alinaiază în piața din centrul orașului Molsheim cele șapte autoturisme și în fața multimei efectuează acest test. După ce motoarele au fost puse în ralanti la 200-250 rot/min., pe fiecare capotă a așezat un pahar cu apă. În liniștea ce s-a așternut, cei prezenți priveau cînd spre un pahar cînd spre altul. Unora nu le venea să creadă ce văd și se tot frecau la ochi crezînd că nu văd bine. Toți au rămas uimiți cînd au văzut că suprafața apei din pahare a rămas tot timpul perfect liniștită, nu înregistra nici o vibrație, nici o trepidatie. Parcă o mină nevăzută — multiplicată în șapte exemplare — ridicase imperceptibil paharele cu apă. Era, într-adevăr, mina care proiectase și construise aceste autoturisme, ale căror motoare, în mersul lor

rotund, nu produceau nici cea mai mică vibrație sau trepidatie. Mulțimea a început să aplaude cu frenezie, iar unii aruncau cu pîiările în sus, de bucurie că au fost martorii unei „minuni”.

— *Domnule Bugatti* — se adresă Conelli — am ținut să fiu ultimul care să vă feliciteze pentru acest uimitor și memorabil test, unic în istoria automobilului și să nu-mi luați în nume de rău îndrăzneala de a vă spune sincer, că ziarele nu au greșit cu nimic, cînd în urmă de doi ani și ceva, v-au numit „Vrăjitorul din Molsheim”.

— *Mulțumesc domnule Conelli* — răspunse zîmbind Bugatti — și vă apreciez sinceritatea. Testul paharului cu apă, prezentat aici în public, face parte din certificatul de calitate pe care îl vom prezenta celor ce vor să cumpere autoturismele noastre. Cît privește denumirea ce mi-au dat-o ziaristii, consider că aceștia au o bogată imaginație, pe care nu le-o poți suprima — încheie Bugatti cu o voce prietenoasă.

Este ușor să înțelegem că „testul paharului cu apă” a avut darul să umbrească faima Uzinelor Rolls-Royce și a constituit totodată o îndrăzneală și o sfidare la adresa „bătrînului” Royce, care o trimisese pe lady Mary să-l jignească pe Bugatti. Și tot ca o ironie și de dispreț ostentativ la adresa lui Rolls-Royce, ce își ornamenta radiatoarele cu o zeită în văluri de argint, care intruchipa mașina de... „vis”, Bugatti a așezat pe calandru celor șapte autoturisme un elefant alb, ca simbol al rarității, forței și măreției. Ettore Bugatti a fabricat circa 60 modele de autoturisme (în diferite variante), însumînd în total 9 000 exemplare. Dintre acestea, tipul „40”, construit între anii 1926 și 1930, în numai 900 exemplare, prezenta încă de atunci caracteristicile și performanțele autoturismului de cilindre medie de astăzi: la 1 496 cmc și 4 cilindri, dezvoltă 45 HP și 120 km/oră.

Aceste caracteristici, obișnuite astăzi, erau uimitoare pentru acea vreme.

Bugatti a încetat din viață la vîrsta de 66 ani (1947), la cîteva luni după ce a avut satisfacția de a vedea un autoturism construit de el, care cîștigase cursa dotată cu marele Premiu al Eliberării. Și ca toți „vrăjitorii” care păstrează cu gelozie „tainele” unor meserii și apoi le duc cu ei în mormînt, tot așa și Bugatti a dus cu el în mormînt, mai multe taine: a silențiozității, a reglajului perfect al distribuției și carburăției, al consumului minim de benzină (motorul de 12,760 litri consuma 5 litri benzină/100 km la viteza de 200 km/oră), al răcirii saboților de frînă, al etanșării perfecte a motorului etc.

Nici astăzi, după 38 de ani de la moartea lui Bugatti, acesta nu a fost complet uitat de admiratorii săi și de cei care păstrează încă „bijuteriile mecanice” construite de el. În diferite țări s-au format „Bugatti-Clubs”, care organizează din cînd în cînd întruniri internaționale la Molsheim, unde își dau întîlnire „bătrînele Bugatti”, cu ornamentul radiatorului în formă de potcoavă — reprezentarea figurativă a porții orașului Molsheim — pentru a aduce un fierbinte omagiu talentatului lor constructor.

ing. Ion D. MĂNOIU

TOTUL DESPRE

FRÎNELE OLT CIT

Creșterea continuă a calităților dinamice ale automobilelor și a traficului rutier, au accentuat importanța sistemului de frinare în asigurarea securității circulației. Eficacitatea sistemului de frinare, asigură punerea în valoare a performanțelor de viteză ale automobilelor deoarece de el depinde siguranța deplasărilor cu viteze ridicate.

Cu cât sistemul de frinare cu care este echipat un autovehicul este mai eficace, cu atât vitezele medii de deplasare cresc, iar indicii de exploatare ai automobilului au valori mai ridicate.

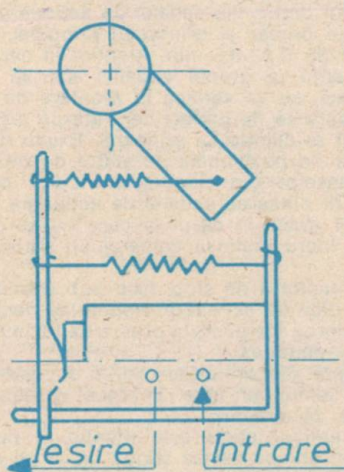
Autoturismele Oltcit fiind echipate cu motoare de 652 cmc (34 CP), respectiv

1.129 cmc (57,4 CP) asigură, pentru o greutate totală autorizată a vehiculului încărcat de 1.275 kg, un coeficient de utilizare a puterii de 0,275 la 0,45 CP/kgf, deci o dinamicitate ridicată. Din aceste motive, printre alte elemente, și sistemul de frinare este dimensionat corespunzător pentru a asigura utilizarea la maximum a calităților dinamice ale autoturismului în condiții de securitate deplină.

Sistemul de frinare a autoturismelor Oltcit, are, pe scurt, următoarele caracteristici tehnice:

— Frână cu discuri pe cele 4 roți (cîte două pistonase pe etrier) cu circuite separate de frinare (față-spate):

Tabelul 1.



Dispozitiv de corecție a frînării în funcție de încărcarea autoturismului

sarcina spate	presiune intrare	presiune iesire
335daN	100 bari	25 bari
450	100	43
570	100	63
700	100	84

— Comandă prin cilindru principal și limitare de presiune pe puntea spate în funcție de încărcatura (valoarea presiunii limitate — 25 bari).

— Fiecare circuit este alimentat separat de la rezervorul de lichid. Insuficiența lichidului în rezervor este semnalată pe tabloul de bord de un indicator luminos comandat de un contact mobil de tip NIVELCOD. Buna funcționare poate fi controlată printr-un buton-tester.

— Circuitul spate este echipat cu un limitator de frinare comandat de poziția suspensiei spate, deci de încărcătura utilă a autoturismului care asigură dozarea presiunii de lichid pentru a preveni blocarea roților spate și implicit a derapajului. Domeniul de lucru al limitatorului se observă în tabelul 1.

Lichidul de frână utilizat este de natură sintetică și corespunde normelor NFR 12640 S-V sau SAE J 1703.

Elementele constructive ale frinei principale (de serviciu) sînt prezentate în tabelul 2:

Tabelul 2

	FRÎNĂ FAȚĂ		FRÎNĂ SPATE	
	TA.1*	TA.2	TA.1	TA.2
Diametrul discului (mm)	252	270	208	208
Grosimea discului (mm)	18	18	7	7
Grosimea minimă admisă (mm)	15	15	5	5
Bătaie radială maximă (mm)	0,15	0,15	0,15	0,15
Diametrul pistonului receptor	42	45	30	30
Suprafața unei plăcuțe (cm ²)	25,5	35,5	15,65	15,65
Grosimea unei plăcuțe (mm)	12	12	9	9
Suprafață de frinare	101,5	142	62	62
Tipul garniturilor	FERODO		FERODO	

* TA. 1 — OLCIT SPECIAL

TA. 2 — OLCIT CLUB

Bătaia radială a discurilor se măsoară în 8 pct. pe același diametru, diferența dintre valori netrebuind să depășească 0,15 mm.

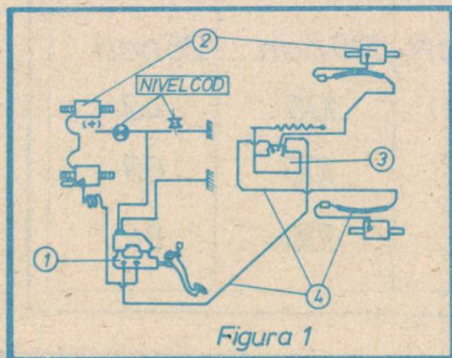


Figura 1

Frîna de securitate este independentă de sistemul de frinare principal, fiind asigurată prin cîte două plăcuțe ce acționează asupra fiecărui disc din față, grosimea plăcuțelor fiind de 6 mm, iar suprafața unei plăcuțe fiind de 10,5 cm²; suprafața de frinare — 42 cm².

Toate aceste date, în forma în care au fost prezentate pentru un specialist în automobile, pot forma o imagine asupra nivelului de perfecțiune atins de sistemul de frinare ce echi-pează autoturismele Olcit, în schimb pentru un amator proaspăt posesor al acestei mărci, sau chiar un pasionat în automobile dar cu un bagaj de informații tehnice auto mai mic, ele reprezintă o înșiruire de date abstracte, oarecum „reci”.

Cum însă atît pentru o categorie cît și cea- laltă, esențial este menținerea în exploatare a sistemului de frinare la nivelul de eficacitate asigurat de constructor (aceasta este și o reglementare legală), vom prezenta în continuare principalele operațiuni de control și reglaj ale acestuia.

REGLAJUL FRÎNEI PRINCIPALE (de servi- ciu)

După cum reiese din fig. 1 frîna principală se compune din:

- pompa centrală (1)
- etrieri față-spate (2)
- limitator de frinare (3)
- conducte de legătură (4)

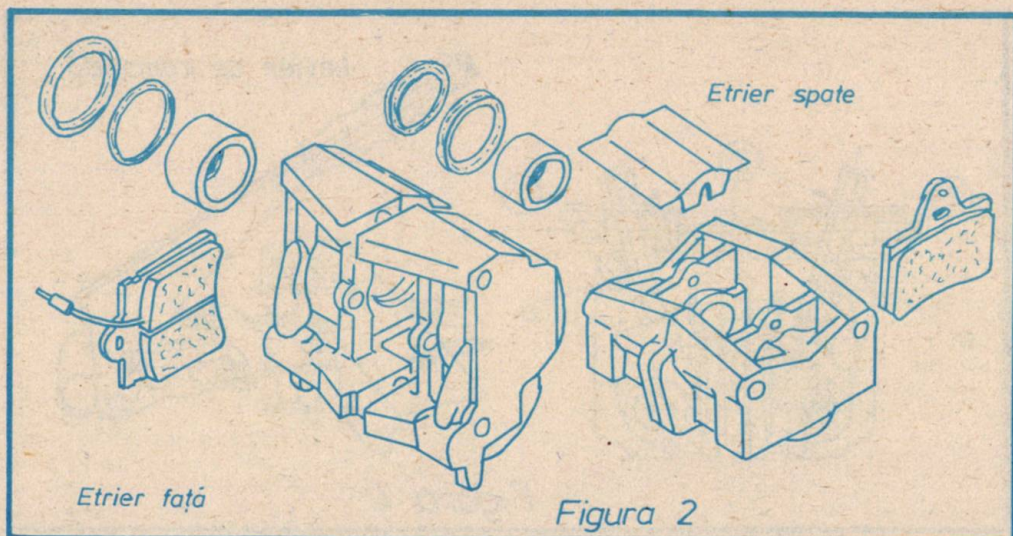
Pompa centrală. Acest organ este verificat în uzina constructoare atît din punctul de ve- dere al presiunilor de debitare pe fiecare cir- cuit, cît și la etanșare. Fiind de o construcție simplă și robustă pompa centrală este fiabilă, deci în condiții normale de exploatare (utiliza- rea lichidului de frînă prescris, prevenirea pă- trunderii de impurități în instalație) nu trebuie să născă probleme funcționale. Dacă totuși acestea apar, deși construcția pompei este foarte simplă, se recomandă intervenția unui specialist pentru înlăturarea defectului.

Jocul dintre tija pedalei de acționare și piston- așul primar al cilindrului principal, trebuie să fie de 0,1—0,5 mm. Atenție! În cazul unei intervenții la grupul pedaliar sau la pompa centrală, se va verifica la montare ca tija de acționare să fie perfect centrată pe pistonășul primar al cilindrului principal. Există riscul ca tija să fie poziționată pe știftul de reținere al pistonășelor din cilindrul principal, ceea ce duce la blocarea pedalei de acționare, cu im- plicații grave în cazul în care nu se observă acest lucru înaintea demarajului autoturismu- lui.

Contactorul de stop, fixat sub planșa bord, pe pedala de acționare, trebuie să declanșeze aprinderea lămpilor, la preluarea jocului dintre tijă și pistonăș.

Etrierii. Fiecare etrier rezultă din asamblarea a doi semietrieri care „îmbracă” discul, diferiți stînga de dreapta.

Ansamblul etrier este identic, el putînd fi montat atît pe partea stînga cît și pe dreapta autoturismului (evident etrierii față diferă de etrierii spate). Demontarea lor se face prin scoaterea suruburilor de fixare de pe cutia de viteze (față) respectiv de pe brațul punții spate și



a șuruburilor de fixare a conductelor. Pistonașele se scot prin introducerea de aer comprimat pe găurile de intrare a lichidului de frână în fiecare semietrier. În spatele fiecărui pistonăș se găsește o garnitură de etanșare și o garnitură contra praf (vezi fig. 2)

După ce se verifică suprafața laterală a pistoanelor (care sînt acoperite cu teflon, să nu prezinte urme de lovituri sau zgîrieturi), se spală semietrierii în alcool sau tricloretilena și se procedează la montarea în ordine inversă demontării cu recomandarea de a se înlocui toate garniturile.

Pentru înlocuirea plăcuțelor de frînă nu este necesară demontarea etrierilor, fiind suficientă scoaterea axului de menținere a plăcuțelor (față) respectiv tabla de protecție și șurubul de fixare (spate) și a resoartelor antizgomot după care plăcuțele pot fi scoase ușor cu mîna. Pentru o mai bună repartizare a frînării (eliminarea riscului deportului de frînare, mașina tinde să „tragă” stînga sau dreapta la acționarea frînei), se recomandă înlocuirea tuturor plăcuțelor o dată.

Limitatorul de frînare. Modul de funcționare se poate urmări în fig. 3.

În poziție de repaus cele două resoarte „r” și „R” mențin capul pistonului (2) în contact cu bila clapetului (4). Acest clapet fiind deschis permite trecerea lichidului de la „A” la „B”.

În prima fază de frînare (clapet deschis) lichidul sub presiune de la pompa centrală exercită o forță F pe suprafața capului pistonului (2) de sens opus acțiunii resoartelor („r” + „R”).

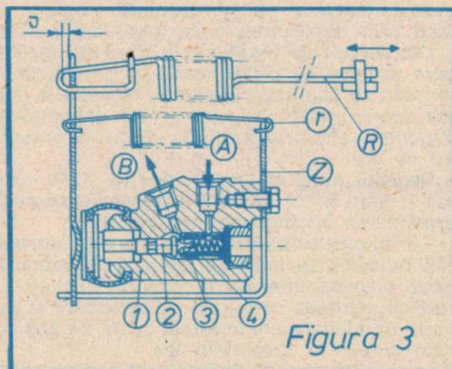
Faza a doua de frînare (închiderea clapetului): — cînd forța F (F = presiune lichid $\times$ secțiune piston „2”) devine superioară acțiunii resoartelor („r” + „R”) pistonul se deplasează și clapetul se închide. În acest moment, circuitul de alimentare a frînelor spate este blocat. Această blocare depinde de presiunea de alimentare a frînelor spate și de încărcătura spate (tarajul resortului „R”). Cînd presiunea

de alimentare scade, bila clapetului (4) se deschide, pistonul (2) se deplasează și permite trecerea lichidului prin limitator de la „A” la „B”.

Reglajul limitatorului. Acțiunea limitatorului fiind direct legată de poziția suspensiei autoturismului, înaintea reglajului funcționării lui se verifică poziționarea corectă a acestuia, prin măsurarea înălțimilor față-spate, după ce în prealabil presiunea în pneuri a fost „adusă” la valorile prescrise în notația tehnică. De asemenea autoturismul trebuie să fie gol.

Pentru spate înălțimea trebuie să fie $h_s = 324 \pm 10$ mm. Se măsoară între planul de sprijin al roților și partea de jos a tubului traversă punte spate. Se face media între măsurători la cele două capete, diferența dintre ele netrebuind să depășească 10 mm.

Pentru față înălțimea trebuie să fie $h_f = 230 \pm 10$ mm-TA.1 și $h_f = 223 \pm 10$ mm-TA.2. Se măsoară între planul de sprijin al roților și partea de jos a lagărului braț inferior. Se face media măsurătorilor între stînga și dreapta, di-



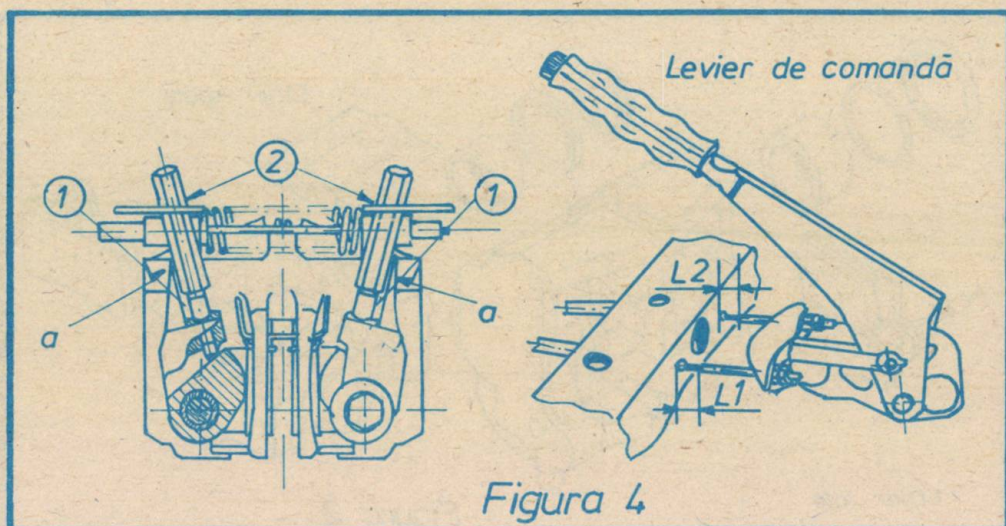


Figura 4

ferență dintre ele netrebuind să depășească 10 mm.

În cazul în care dimensiunile măsurate nu se regăsesc în valorile de mai sus, se acționează asupra barelor de torsiune ale suspensiei știind că un dinte de la bara de torsiune față modifică înălțimea cu 1 mm, iar în spate cu 3 mm.

Reglajul presiunii limitatorului (autoturismul neîncărcat.) Se decuplează alimentarea etrierului stînga și se brânșează un manometru cu scala 0—100 bari.

Se acționează lent pedala de frînă și se citește presiunea de alimentare frîne spate care trebuie să fie cuprinsă între 24—28 bari. Dacă valoarea nu se încadrează, se poate regla presiunea prin deformarea suportului (Z) fig. 3.

După reglaj se cuplează la loc conducta de alimentare a etrierului stînga și se strînge la 0,9 daNm.

Reglajul poziției limitatorului (autoturismul încărcat.) Se verifică purjarea instalației și se încarcă spatele autoturismului pînă la înălțimea $h_s = 310$ mm.

Se controlează ca jocul dintre resortul „R” și brida de acționare să fie de $J = 3$ mm. Dacă această valoare nu corespunde, reglajul se face prin deplasarea suportului limitatorului.

Conductele de legătură. În afară de cazul în care acestea se deformează datorită loviturilor, sau se fisurează legăturile elastice la puntea spate, situații în care aceste elemente se înlocuiesc, alte prescripții de verificare și reglaj nu se pun.

Reglajul frinei de securitate (fig. 4) În vederea reglării frinei de securitate se va respecta următoarea succesiune de operații.

Cu autoturismul suspendat de față (ambele roți ridicate) se împinge levierul de comandă către planșul mașinii în poziția maximă. Se verifică manta cablurilor de acționare și șturțile de blocare ale acestora ca să fie poziționate corect în locașurile lor.

În această poziție, levierul de acționare (1)

a plăcuțelor de frînă trebuie să fie sprijinite în „a” pe etrier. Dacă această condiție nu este respectată, se desfac contrapiulițele de comandă.

Se asigură o diferență maximă L.1, L.2 de 1,5 mm între cablu și traversă, urmărindu-se ca palonierul să fie perpendicular pe axa vehiculului.

Aceste condiții fiind respectate, se acționează asupra șuruburilor de reglaj (2) pentru rotirea excentricelor, astfel încît plăcheții să fie la limita de contact cu discul de frînă în punctul de bătaie maximă a acestuia.

Se face verificarea conformității reglajului acționînd levierul de comandă pînă la al 5-lea dinte al sectorului. În această situație roțile față trebuie să fie blocate.

Purjarea (aerisirea) instalației Pentru a preveni blocarea limitatorului în timpul operației de aerisire, se ridică puntea spate pe două cale. Se demontează roțile și se introduc pe șuruburile de purjare cite un tub transparent avînd extremitatea opusă introdusă într-un vas cu lichid curat.

Se verifică nivelul lichidului de frînă în rezervorul pompei centrale care nu trebuie să coboare sub limita minimă. Se începe aerisirea cu frîna față (numai etrierul dreapta are șurub de aerisire) spate dreapta și spate stînga prin acționare lentă asupra pedalei, pînă cînd dispar bulele de aer din vas. Se strîng șuruburile de fixare cu un cuplu de 0,9 daNm. Se completează nivelul de lichid în rezervor și se echipează autoturismul cu capșoanele de protecție contra prafului la șuruburile de purjare.

FOARTE IMPORTANT

Lichidul de frînă utilizat pentru autoturismele Oltcit este de natură sintetică avînd caracteristicile reglementate de normele NFR 126 40S, NFR 126 40V, SAE J 1703. Tipurile utilizate sînt: TOTAL SY, LOCKHEED L.55 sau produsul românesc LIFROM 010.

Principalele caracteristici reglementate de normele menționate ale lichidului de frână utilizat pe autoturismul OLCIT pot fi urmărite în tabelul 3.

Tabelul 3

1. Temperatura de fierbere	≥ 250°C
2. Temperatura de inflamare	≥ 120°C
3. Viscositate la -40°C	≤ 1800 cst
4. Hygroscopicitate	< 8%
5. Compatibilitate cu elastomeri	
6. Compatibilitate cu L. 55 sau TOTAL SY	
7. Rezistență la coroziune	

Compatibilitatea cu L.55 sau TOTAL SY, reprezintă capacitatea de amestec total și omogen cu aceste lichide fără riscul de precipitare sau separare care duc la depuneri de gume pe conducte, deci la riscul blocajului instalației.

În țara noastră se fabrică actualmente pe lângă lichidul LIFROM 010 utilizat pe Olcit încă două tipuri de lichid sub denumirile: NORMAL și SUPER conform STAS 4059-80 utilizate pe autoturismele DACIA 1300 și celelalte vehicule din parcul nostru auto.

Principalele caracteristici ale celor două tipuri de lichid pot fi urmărite în tabelul 4.

Tabelul 4

	NORMAL	SUPER
1. Temperatură de fierbere	≥ 190°C	≥ 215°C
2. Temperatură de inflamare	≥ 82°C	≥ 115°C
3. Viscositate la -40°C	≥ 1600 cst	≥ 1700 cst
4. Hygroscopicitate	—	< 9%
5. Incompatibilitate cu garniturile Olcit elastomeri		
6. Incompatibile cu L.55, TOTAL SY, LIFROM 010		

Din analiza comparativă a tabelelor 3 și 4 rezultă următoarele:

Compoziția celor două tipuri de lichide de frână este diferită de unde rezultă diferențele de caracteristici de la punctele 1, 2, 4, 5 și 6.

Deosebit de importantă este temperatura de fierbere a lichidului de frână. Prin sistemul de frinare utilizat pe autoturismele Olcit, discurile de frână, în special cele de față fiind plătate și în compartimentul motor, pot să ajungă la temperaturi exterioare de peste 200°C. Acesta este și motivul pentru care ele constructiv au fost proiectate cu ventilație. Etrierul fiind de aluminiu, transferul de căldură între disc și tubulatura de frână se face foarte rapid, cu toate că aceasta este prevăzută cu compensatoare de eliminare a căldurii.

În cazul în care lichidul utilizat are temperatura de fierbere scăzută, are loc vaporizarea lui în conducte, ceea ce duce rapid la pierderea parțială sau totală a incompresibilității deci implicit a capacității de comandă a plăcuțelor de frână. Această situație poate apărea

ușor în cazul unor frînări energice sau de mai lungă durată (ex. coborîrea unor pante lungi destul de frecvente în relieful țării noastre) care va duce la o situație asemănătoare prezentei aerului în instalație cu implicații foarte grave din punct de vedere al securității deplasării. Din valorile prezentate se observă că numai tipurile L.55, TOTAL SY și LIFROM 010 asigură garanția funcționării în aceste condiții.

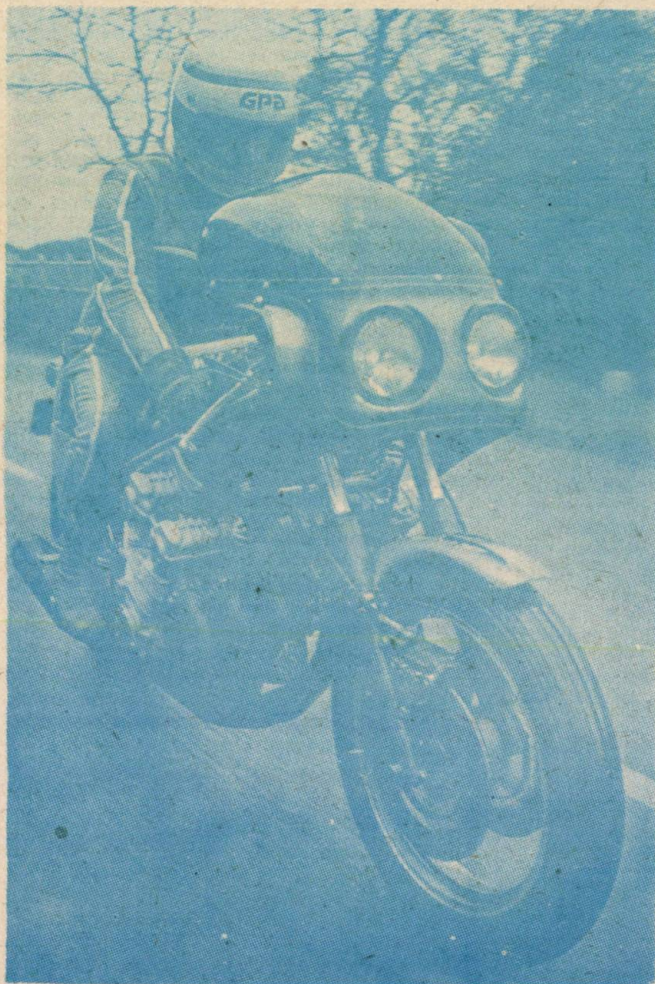
Incompatibilitatea cu elastomeri, deci cu compoziția garniturilor utilizate la Olcit duce la gomflarea sau chiar dizolvarea lor, deci riscul pierderii totale a lichidului din instalație.

Incompatibilitatea cu LIFROM 010, L.55 sau TOTAL SY, nu permite nici măcar completări cu cantități mici de alt tip de lichid pentru că apare riscul gomării conductelor și blocării sistemului.

În final o ultimă recomandare: lichidul LIFROM 010 are hygroscopicitatea apropiată de limita maximă admisă ceea ce se traduce prin riscul de a crește cantitatea de apă din compoziția sa chiar și în contact cu aerul atmosferic. Creșterea cantității de apă în masa lichidului de frână duce la scăderea spectaculoasă a temperaturii de fierbere cu riscurile prezentate mai înainte. Ținând cont de toate acestea, este necesară depozitarea în vase ermetice lipsite de urme de apă pentru prevenirea degradării calităților lui și pentru garanția unei bune funcționări.

ing. Raul LĂMBOIU





MOTOCICLETA

IARNA VARA

● În timpul depozitării, pentru sezonul rece al anului, motocicletă se plasează, sprijinită pe suportul central, într-o încăpere uscată. Nu se recomandă, sub nici o formă, păstrarea motocicletei în apropiere de acizi, îngrășăminte naturale și alte medii agresive.

Înainte de începerea conservării se pornește motorul, se lasă să funcționeze cu robinetul de benzină închis pentru a nu mai rămâne benzină în camera flotorului din carburator. Se scoate acumulatorul, iar prin orificiul bujiilor se toarnă în cilindri cite

25—30 gr ulei. Prin apăsare pe pedala pîrghiei mecanismului de pornire se va roti arborele cotit pentru ca uleiul să se prelingă pe suprafața interioară a cilindrilor. Suprafețele pieselor cromate și zincate se ung cu vaselină. Trebuie să se facă ungerea tuturor subansamblelor prevăzute cu prese de ungere manuală (tecalemit). Lanțul de tracțiune se va curăța bine prin spălare cu benzină și apoi se va unge cu mare atenție să nu rămînă nici o za neunsă. Acolo, în mod sigur, își va face apariția rugină, provocînd o degradare prematură.

Orificiile tobelor de eșapament și manșonul filtrului de aer se acoperă cu hîrtie uleiată.

După ce se execută toate operațiunile de asigurare a unei bune conservări este bine ca motocicleta să fie acoperită cu o prelată.

Ce trebuie făcut pentru scoaterea de la iernat și pregătirea motocicletei pentru drum?

Înainte de a lua ghidonul motocicletei în mină și a porni la primul dv. drum, vă recomandăm să verificați și să executați cu atenție următoarele operațiuni:

- se vor șterge de unsoare toate părțile nichelate care au fost acoperite pe timpul conservării;
- se vor verifica toate fixările subansamblurilor — inclusiv ale atașului, unde este cazul;
- se va înlocui uleiul din cutia de viteze;
- se va lubrifia toate punctele de gresare;
- se va verifica întinderea spițelor și centrarea roților;
- se va unge axul ciocănelului ruptorului, roțile dințate ale reductorului vitezei, axul tijei de frînare, maneta de frînare și de accelerație, rulmenții roților și toate interioarele cablurilor de la ghidon;
- se va spăla carburatorul și decantorul robinetului de benzină;
- se va curăța filtrul de aer;
- se va controla și regla ambreiajul;
- se vor curăța saboții de frînă și se vor regla frînele;
- se va controla și funcționarea tuturor agregatelor și subansamblelor echipamentului electric;
- se vor curăța bujiile și se

va regla distanța dintre electrozi;

- se va verifica starea acumulatorului (gradul de încărcare) densitatea și nivelul electrolitului;

- se vor spăla amortizoarele și se va înlocui lichidul hidraulic din acestea;

- se va executa decalaminarea cilindrilor, chiulasei, pistoanelor și segmentilor. Se va verifica uzura segmentilor de piston și în cazul că se constată o uzură mare a acestora, se vor înlocui;

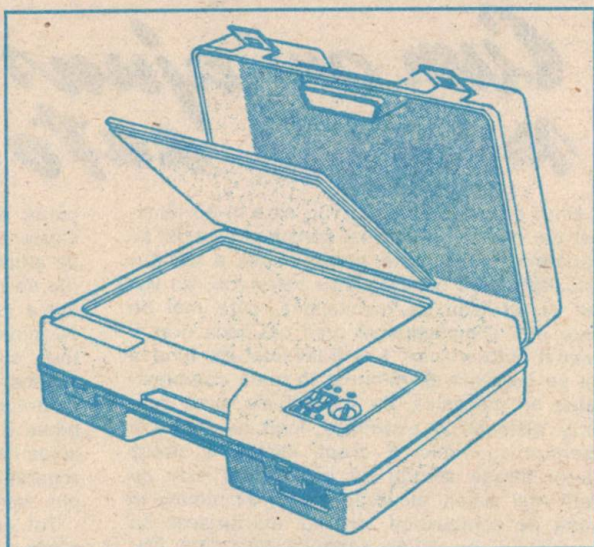
- se va înlocui unsoarea rulmenților roților și se vor schimba roțile între ele;

- se va unge cu unsoare consistentă bușele elastice de strângere a atașului și, în sfârșit, se va verifica buna funcționare a lămpilor de semnalizare.

Respectând cele recomandate, puteți fi liniștit că motocicletă va funcționa în cele mai bune condițiuni.

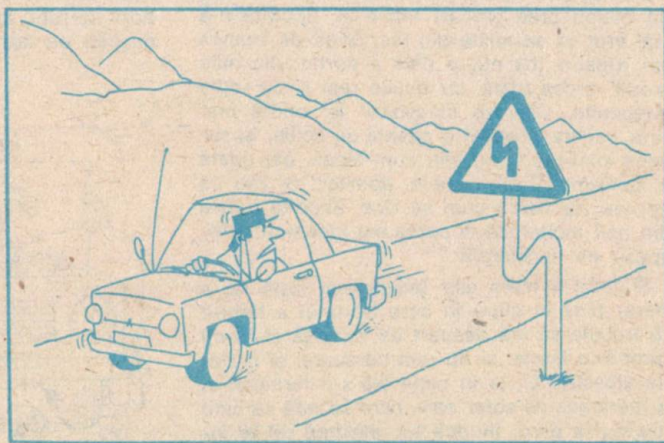
I. BANU

UMOR



„DIPLOMAT” CLIMATIZABIL

Această geantă-tip permite celor care se deplasează cu autoturismul să păstreze mâncare sau băuturi, fie la frig, fie la cald, după dorință. Dotat cu un șnur special, micul container climatizabil se poate brânșa la bricheta electrică sau la o priză din apropierea vehiculului. Contrar micilor refrigeratoare tradiționale cu absorbție, funcționarea acestuia se bazează pe utilizarea unui semiconductor static, care, practic, este inuzabil, eliminând astfel riscurile datorate fluidelor, flăcărilor etc. Un sistem electronic sofisticat asigură reglarea, temporizarea și siguranța în mod permanent. Mica valiză măsoară 52 x 37 x 12 cm și cântărește 5 kg și poate fi bransată la 5 sau 12 volți. Capacitatea este de 8,5 litri, dimensiunile bacului fiind de 35 x 27 x 9 cm. Temperatura este reglabilă pentru frig la +5°C, iar pentru căldură la +65°C. Un sistem de temporizare menajează bateria vehiculului pe timpul opririlor motorului.



Cum am ajuns mecanic auto... amator



Unul dintre puținele lucruri care m-au fascinat din clipa când am fost conștient că exist și, dacă mă gândesc bine, poate unicul, a fost autoturismul așa cum e el, cu patru roți, un volan și tot felul de mecanisme, care mai de care mai complicate, și cred că, dacă n-ar fi existat autoturismul, l-aș fi inventat eu, fiindcă mi se pare atât de minunat în toată complexitatea lui mecanică, cu atâtea biele, bujii, plătine, pistoane și pistonăse, încît nu poate fi asemuit cu nimic. E drept, careva ar putea să-mi atragă atenția că o bicicletă este cu mult mai simplu alcătuită și nici nu rămîne în pană de combustibil, dar eu, mărturisesc cu sinceritate, nu mi-aș schimba niciodată Dacia mea albastră pe o bicicletă. Asta așa, ca să se știe.

De la primele jocuri ale copilăriei, cînd împreună cu alți copii, stăteam vara pe bordura trotuarului și ne jucam de-a „Cine vede mai multe...” iar eu îmi alegeam, nu mai știu de ce, Mercedes-urile, și pierdeam întotdeauna întrecerile, fiindcă Pobede, Volgi, și alte mărci erau mai numeroase în Bucureștii anilor '55-'60.

Prima mea mașină a fost o Skoda S. 100 de culoare albă. Dragostea mea de motoare a fost atât de mare încît, îmi amintesc că atunci cînd m-am văzut la volanul mașinii și am făcut un tur al orașului în cele mai bune condiții, eram omul cel mai fericit. Totul mersese de minune. Știam să conduc așa cum știam să merg. Vitezele se schimbau singure, nu cîrîia nimic în cutia de viteze, frînam lin, acceleram ca în vis, semnalizam regulamentar, încît mă mir și azi că nu m-am oprit nici un agent de circulație, ca să mă felicite.

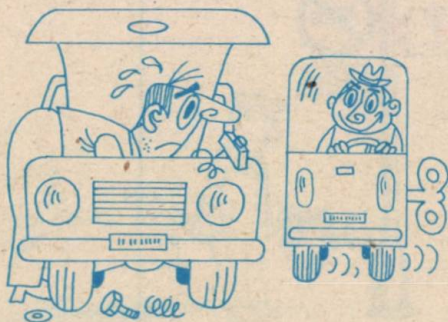
Dar (și cînd apare acest „dar”, care nu este un cadou prea plăcut) într-o zi, Skodița n-a mai vrut să se miște din loc, oricît de frumos am rugat-o (ba nu, o dată a pornit: din milă cred!), zăcea tristă, cu bujiile reci și cu roțile înțepenite. Cîte un binevoitor își oprea mașina, scotea la iveală o geantă cu scule, își sufla mincile și nu știu cum făcea, dar odată îl auzeam: „Dă-i o cheie, dom'le!” Și zău că pornea „la sfer”, cum se zice. Skodița pufăia din nou mulțumită și parcă mă îndemna: „Hai, apasă pe accelerație.”

Și totul a mers așa (adică mai mult nu a mers) pînă în clipa în care destinul a hotărît că trebuie să mă despart de Skodița și să-mi cumpăr o Dacie, și nu una oarecare, ci o Dacia albastră. Ei, și în clipa aia s-a terminat și cu perioada de șofer naiv, care se uită ca cine știu eu la gard, fiindcă tot destinul (el le în-

curcă pe toate) mi-a făcut cadou — și aici voiam să ajung, o revistă pe care o pîndesc, de atunci (adică de ani de zile) pe la chioscurile de ziare, ca nu cumva să rămîn fără ea, fiindcă (acum îmi dau seama!) mai sînt și alții ca mine, familia asta de „mecanici auto amatori”, cum am botezat-o eu, fiind atât de mare, adesea unii dintre noi nu mai apucăm revista „Autoturism”, căci despre ea era vorba. Întrebarea e (și o pun în locul șoferilor începători, adică naivi) cum poți ajunge mare specialist în reparații auto și asta încă repede? Păi, e simplu, dar s-o iau de la început.

Tot cumpărînd revista „Autoturism”, m-am gândit ce să fac cu ea. Unde, adică, s-o țin? În casă? În ea se vorbea despre motoare, despre reglaje, unghiuri de fugă și de cădere, pivoți, saboți, axă-cu came, chiulasă, bujii... De ce s-o țin în casă? Nu era locul ei în mașină? Și am îngrămădit cîteva reviste pe raftul de sub bord, și bine am făcut, lucru de care m-am convins la prima ocazie. Mergeam cu familia spre Litoral, era o zi caldă de iulie, de-o parte și de alta a șoselei defilau case, grădini și lanuri de porumb și floarea soarelui în care se scaldau păsările cerului, aerul pătrundea mătăsos în mașină și ne mîngîia fețele și, în dorința noastră fierbinte (poate prea fierbinte, de se topea asfaltul șoselei) de a intra odată în valurile răcoroase, ni se părea că deja simțim mirosul mării și al algelor...

Dar, la un drum lung, dacă vrei să ajungi cît mai repede, trebuie să mai și oprești din cînd în cînd, nu să conduci sfoară pînă în ramurile primului salcîm care traversează strada fără să se asigure. Așa că m-am asigurat, am semnalizat, am tras pe dreapta la o parcare, am coborît cu toții, am respirat aerul curat, am făcut mișcări de dezmoțire, am admirat cerul vreo



zece minunute, după care, ne-am reluat locurile și, hai la drum! Numai că, „hai la drum” a fost un fel de a zice. Răsucesc cheia, nimic. Apăs pe claxon, nimic! Nedumerit, cobor de la volan, deschid capota, număr roțile, erau toate patru, mă uit și în portbagaj, rezerva, și ea, la locul ei... Farurile? Cam murdare de praf. Așa era, îmi zic. Le șterg de praf, le lustruiesc, și gata, la drum. Mă așez încrezător la volan, degeaba. Pe lângă noi, din viteza de melc a bolizilor îmblânziți de uriașa coloană care parcă nu începea și nu se sfârșea niciunde, alții ne dădeau cu tifla. Ei, ia stai, mi-am zis, poate că îi găsim boala și remedii în revistele astea de sub bord. Și am scos teancul, l-am împărțit în două, și pune-te pe citit. Concediul începea bine; cu o lectură. După vreo oră, o aud pe nevastă-mea:

— Auzi, ia uită-te la borne, n-or fi oxidate?
— Ei, asta-i, am pufnit eu supărat. Va să zică tu te pricepeai la depanări, da nu ziceai nimic. Ca să vezi cum m-ai înșelat atîția ani...

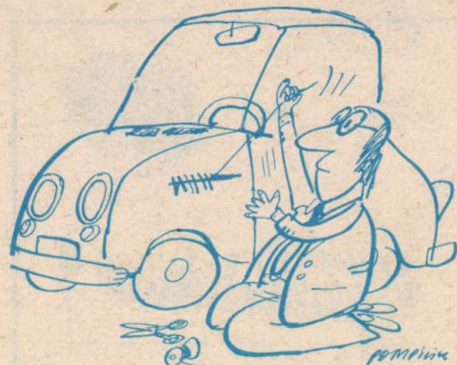
— Da' de unde, a rîs nevastă-mea (de mine, în mod sigur, și meritam!), ia citește aici.

Am luat revista și am citit: „E BINE DE ȘTIUT: Dacă încercați să porniți mașina și, la răsucirea cheii în contact, nu se întîmplă nimic, verificați bornele. Nu cumva sînt oxidate?”

Cobor repede din mașină și, stupoare, bornele bateriei înfloriseră ca cireșii, primăvara. Le desfac, le curăț, le ung cu vaselină (după cum scria în revistă) și, minune, răsucesc cheia în contact și motorul începe să toarcă blînd ca o pisică.

Ce-am învățat eu din acea întîmplare, care ne-a ținut o oră într-o mașină înfierbîntată ca o cutie de conserve? Că, la drum, ar trebui să cunosc toate aceste mici fleacuri, care sînt catastrofale. Bine, o să le învăț, m-am hotărît eu. Cu toate strădaniile mele, n-am avut timp să învăț nimic. Însă tot întîmplarea m-a ajutat. Am văzut cum copilul meu decupează poze cu animale și le lipește în caietul lui de biologie. Asta e soluția! mi-am zis și am luat repede un dosar cu șine, foarfeca, borcanul cu pelicanol, teancul de reviste și m-am pus pe decupat. Fiecare articol, în care specialiștii își împărtășeau experiența în reparații și depanări, îl decupam și-l lipeam pe o coală de hîrtie, pe care o prindeam repede la dosar.

În felul acesta, decupînd din revista „Autoturism” articolele tehnice, am realizat o carte mult mai completă și mai detaliată decît chiar cartea tehnică a Daciei, așa că nu mai am ne-cazuri, în sensul că, la nevoie, deschid dosarul! la „Microenciclopedia penelor” și aflu: cauza penei și cum pot să mă descurc de unul singur, ca să ajung pînă la primul Ciclop, dacă, desigur, mai e nevoie. Chiar și din rubrica inginerului Doru Gîndu decupez toate răspunsurile adresate automobilistilor la întrebările pe care i le adresează aceștia, răspunsuri ex-

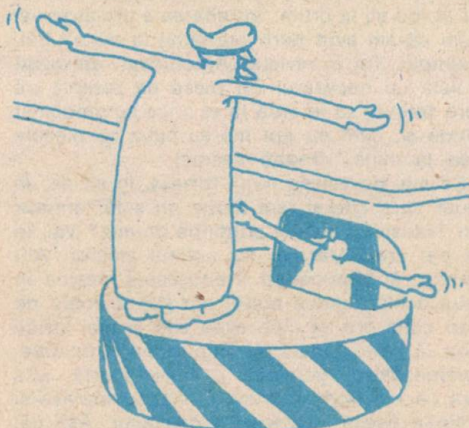
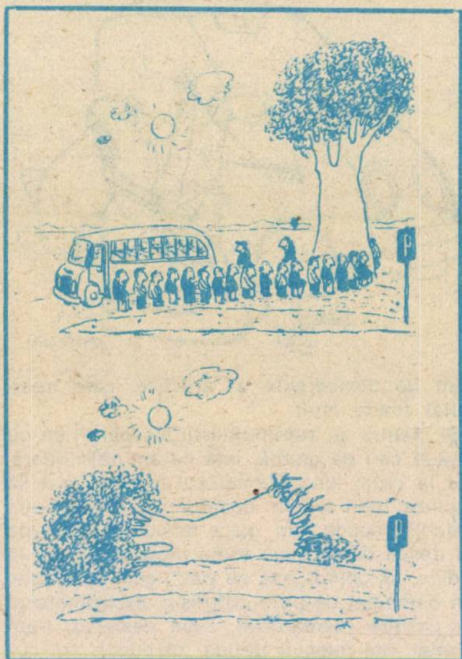


trem de competente și practice, care m-au ajutat foarte mult.

Și, pentru ca automobilistii începători să nu creadă că-i de glumă, iată ce am pățit odată. Tot la drum lung, demarorul n-a mai vrut să cupleze, dar aveam dosarul cu mine. L-am deschis repede, am găsit articolul însoțit de un desen detaliat, cu toate piesele înșirate în ordine, și, citind „pas cu pas”, cum se spune, am demontat de pe autoturism electromotorul de pornire (demarorul), l-am desfăcut, l-am curățat, am înlocuit periile (cârbunii), am curățat colectorul, am... etc., apoi am montat totul la loc și, la drum. Întrebarea e următoarea: Cum de-am avut perii (cârbuni) la mine? Păi, e simplu. Tot în revista „Autoturism” am găsit o listă cu necesarul de piese de rezervă pe care trebuie să le aibă la el orice automobilist serios și, cum eu am mereu cutia cu piesele alea la mine, vă dați seama!

Să mai povestesc cum, tot așa, în alt an, în drum spre Litoral, am ajutat un șofer amator din Transilvania să-și continue drumul? Vai, în ce hal era... Mașina, nu șoferul amator. Alți amatori și nepricepuți îi aduseseră mașina în halul acela, fiindcă bietul om stătea acolo de vreo cinci ore, și cine avea chef îi mai strica ceva la motor. Platinele împușcate și oxidate, condensatorul terminat, o bujie spartă, alta fără un electrod și cineva îi mai schimbaseră și ordinea fișeilor în capacul delcoului. Așa că, după ce i-am pus un condensator nou, niște platine vechi, dar încă bune să ajungă acasă, și, după ce am înlocuit și bujiile și am restabilit ordinea de aprindere, i-am urât drum bun și l-am urmărit cu privirile pînă s-a rînduit în traficul de pe șosea. O fi ajuns cu bine acasă? Eu cred că da. O fi învățat ceva din acea întîmplare? Sper că da. Important e că eu, din naivul care eram, am ajuns, cu ajutorul revistei „Autoturism”, un adevărat mecanic auto, ce e drept... amator, am ieșit din multe situații dificile... Pe scurt, am descifrat foarte multe lucruri din tainele motorului, ale mașinii. Ce bine e să știi de ce motorul nu se mai învîrte, atunci cînd lumea îți este cea mai dragă.

Ion LILĂ



RALIUL ROMÂNESC

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										
11										

ORIZONTAL: 1) Câștigătorul primului raliu românesc din anul 1904 desfășurat pe distanța București-Giurgiu și retur, la care a participat și soția acestuia, care a fost prima automobilistă cu „brevet” din țara noastră (George și Martha) ● Punct terminus pentru autovehicule. 2) Primul concurs de acest fel s-a organizat la noi în ziua de 13 noiembrie 1977 pe dealul Grui, din marginea orașului Cîmpulung Muscel. Au luat parte 21 concurenți care au condus întreaga gamă de mașini Aro. A câștigat Ioan Pietroreanu (Aro 241), pilot de încercare ● Fluviu italian care străbate orașul Torino, sediul concursului Fiat; 3) În... Lotus! ● Surprize ale faunei africane în raliurile Safari și Bandama ● Apreciat autoturism de fabricație italiană; 4) Riu în U.R.S.S. afluent al râului Oka ● Una din primele mașini folosite de cunoscutul pilot francez de raliuri Bernard Darniche, zis „Nanard” ● La concursul de la Weaver's Down (Anglia), din aprilie 1975, raliu tout-terrain, unde au participat și aceste ti-

NU-I TOTUNA...

- Una e să ștergi caroseria de apă și alta e „s-o ștergi” de un stîlp.
- Una e să circuli cu trîna și alta e să circuli întrînat.
- Una e să dai spîrîuri la motor și alta e să le dai pe gît.
- Una e să claxonezi și alta e să fii claxonat.
- Una e să sară țandăra cînd o calci și alta e să-ți sară țandăra cînd n-o calci.

puri de mașini românești, ocupînd primul și al treilea loc în clasa C (motoare pînă la 2 500 cmc) și primul loc în clasamentul pe echipe, înaintea automobilelor Land Rover, Range Rover, Jeep, Ford, Volkswagen, Fiat ș.a.; 5) Listă de plată ● În noile raliiuri au început să joace un rol destul de important, intrînd în atenția întreprinderii noastre „Danubiana” și a firmelor Pirelli, Michelin, Dunlop, Goodyear, Kleber ș.a. (sing.); 6) Arhust ● La Clubul municipiului București a Federației Automobil Clubului Român (F.A.C.R.) există un cerc și al acestor automobile și o mostră este un Citroën 1928 al mecanicului Mihai Tudose din București, neradiat încă din circulație; 7) Mașinile noastre de culoare galbenă pe care scria România aveau să se confrunte în Turul Europei cu numeroase automobile purfînd nume faimoase: Alfa Romeo, Opel, Porsche, BMW, Mercedes, Toyota ș.a. avînd o comportare bună și prin cuplul Ilie Olteanu — Ovidiu Scobai a cîștigat primul loc la clasa I (automobile cu capacitatea pînă la 1 300 cmc), urcînd din nou pe podium (1979) ● Motor în doi timpî 8) Pauză pe trasee ● Treacătoare în Turcia amintită în jurnalul de bord al echipajelor Ștefan Iancovici, Petre Vezeanu, Ilie Olteanu, Ovidiu Scobai, Constantin Zărnescu, din Turul Europei ediția a 22-a (1978); 9) Ciclul complet pentru motoarele cu ardere internă ● Întreprinderea de transporturi auto; 10) Stație C.F.R. între Focșani și Mărășești ● Ieșire în... expresie cu semnificația de abandon, renunțare la raliu; 11) Ca multe alte profesii, pilotajul s-a dovedit a fi o știință dar și ceva mai mult ● Un prețios automobil de epocă, un Olds-Patent, model 1888 aflat la muzeul tehnic din Capitală, prin grija mecanicului auto Ștefan Bodnarenco, pare să fi aparținut acestui doctor, întemeietor de învățămînt medical românesc.

VERTICAL: 1) Pe lista piloților prioritari B, începînd din anul 1979 a început să figureze și acest conațional, dimpreună cu Gh. Urdea și St. Vasile (Ludovic) ● Protejează mașina; 2) Rapizi 3) Tutun bulgăresc ● În concursurile de rallycross traseul trebuie să aibă și un astfel de fronson amenajat; 4) În raliul Acropole, zeul care e la el acasă, venerat, dacă e... din spate ● Și în raliiuri această artă este folosită pentru obținerea trofeelor; 5) Raliul pentru spectatori ● A da năvală; 6) În Raliul

Monte Carlo din 1936, prin acest dîrz compatriot, am ocupat primul loc din clasamentul general. La bord se aflau co-driver-ul Ionel Zamfirescu și mecanicul Gogu Constantinescu (Petre); 7) Udrăa Olteanu ● Maladie recurentă; 8) Sub zeu! ● Punct terminus... pentru unele mașini (pl.) ● Eră; 9) Conducînd o Dacia 1300, acest reductibil pilot împreună cu navigatorul Petre Vezeanu în cea de a 22-a ediție a Turului Europei s-a întors la Pitești cu un rezultat de prestigiu (Ștefan); 10) A vedea lumina tiparului ● Obstacol pentru navigații în marea barieră de corali 11) Linia de plecare și sosire în curse ● Ieri seară (reg.).

DICȚIONAR: IIA; NSU; SIDA

Bibliografie: 1) Lazăr D: Raliiuri automobilistice, Buc. Ed. Sport Turism, 1983

2) Pentru patrie, nr. 10/1984, p. 17

Costel CERNAT



— Una e să zbori pe drum cu mașina și alta e să zbori din mașină.
— Una e să poți conduce o mașină și alta e să știi să conduci o mașină.
— Una e cînd roata este umflată de tine și alta e cînd roata este „umflată” de altul.
— Una e să circuli cu viteză mare și alta e cînd circuli în mare viteză.
— Una e cînd circuli pe dreapta și alta e cînd tragi pe dreapta.
— Una e să fii automobilist amator și alta e să fii amator la automobilism.
— Una e conducerea automobilului și alta e arta conducerii automobilului.
— Una e cînd scîrție frîna și alta e cînd scîrție anvelopa.
— Una e să tragi tu de volan și alta e să tragă el de tine.

— Una e să fi circulat mult și alta e să fi circulat bine.
— Una e cînd automobilul patinează și alta e cînd el derapează.
— Una e cînd dormi pe volan și alta e cînd adormi la volan.
— Una e circulația pe un drum scurt și rău și alta e pe un drum lung și bun.
— Una e staționarea și alta e parcare.
— Una e cînd „strănută” carburatorul și alta e cînd „tușește” motorul.
— Una e evaporarea benzinei și alta e pulverizarea benzinei.
— Una e cînd spui gaze de ardere și alta e cînd spui gaze arse.

ing. Nelu DEVA

BĂTAIE DE TACHEȚI, SAU DE CULBUTORI?

După cum se știe, mecanismul de distribuție este un ansamblu de piese care „deservesc” cilindrii motorului, introducând la timp și în cantități suficiente, fie amestecul aer-benzină, fie aerul necesar arderii motorinei injectate. De asemenea asigură evacuarea gazelor rezultate din arderea combustibilului.

La motoarele în patru timpi cu aprindere prin scînteie (MAS) sau prin comprimare (MAC) este generalizat mecanismul de distribuție cu supape în chiulasă (supape în cap). În funcție de poziția supapelor în chiulasă, de numărul arborilor cu came (1, 2 sau 4), de poziția arborilor cu came și de modul lor de acționare, există în prezent aproximativ 40 de tipuri de mecanisme de distribuție cu supape în cap, ce intră în componența celor 16 tipuri de motoare pentru autoturisme. Este știut faptul că în prezent nu se mai construiesc motoare pentru autoturisme cu mecanism de distribuție „cu supape laterale”, adică montate lateral în blocul motor. Autoturismele de serie care

circulă astăzi în țara noastră au arborele cu came dispus în două feluri:

1. Arbore cu came montat în carterul superior (lateral) al motorului; este cel mai răspândit sistem de distribuție. În această variantă, supapele sînt comandate de culbutori, care primesc comanda de la arborele cu came prin intermediul tacheților și al tijelor împingătoare. Acest tip de distribuție îl are motorul autoturismului ARO-240, Dacia 1100, Dacia 1300 (cu MAS sau MAC), Skoda etc.

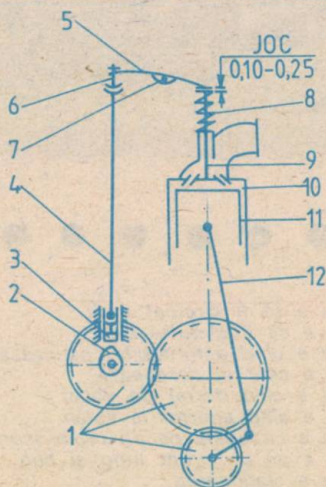
2. Arbore cu came montat în chiulasă (arbore cu came în cap), la care supapele sînt comandate direct de culbutori, nemaifiind necesari tacheții și tijele împingătoare. Acest tip de distribuție îl are motorul autoturismului Lada 1200—1500, Moskvici 1500, Fiat 1600, Mercedes-Benz etc.

Dar ce este un tacheț?

Tachețul (împingătorul) este o piesă metalică prelucrată în formă de pahar sau de cilindru plin — uneori cu taler în partea inferioară (ARO) —, care se reazemă pe cama arborelui cu came plasat lateral în blocul motor. În interiorul tachețului sau în locul semisferic de la partea superioară (cînd are forma de cilindru) se sprijină tija împingătoare. Tacheții culisează în ghidurile lor din blocul motor, care pot fi alezate direct sau amovibile. În vederea uzurii uniforme și a prelungirii duratei de funcționare, tachețul se sprijină pe camă cu axa cea mare decalată față de axa cea mare a camii, pentru a-i imprima, pe lîngă mișcarea de urcare-coborîre și o mișcare de ușoară rotație. Unii tacheți au talerul semisferic pentru a le ușura rotirea. Atunci cînd mișcarea de ridicare-rotire nu are loc tachețul se uzează.

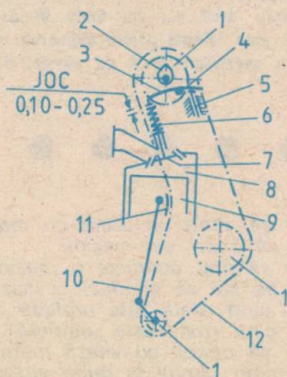
Și ce este un culbutor?

Culbutorul — pe care abia îl zărim atunci cînd desfacem bușonul de pe capacul culbutorilor — este o pîrghie de gradul I, în general



Schema mecanism distribuție

- 1 - comanda distribuție; 2 - arbore cu came;
3 - tacheț; 4 - tija împingătoare; 5 - culbutor;
6 - șurub reglaj; 7 - axul culbutorilor;
8 - arc supapă; 9 - supapă; 10 - cameră ardere;
11 - piston; 12 - bielă.



Schema mecanism distribuție

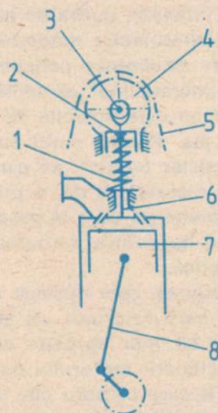
- 1 - roți dințate lanț distribuție; 2 - arbore cu came;
3 - culbutor; 4 - axul culbutorilor; 5 - șurub reglaj;
6 - arc supapă; 7 - supapă; 8 - camera de ardere;
9 - piston; 10 - bielă; 11 - întinzător lanț; 12 - lanț distribuție.

cu brațe inegale. Oscilează în jurul unui ax (axul culbutorilor) și imprimă mișcarea de „du-te-vino” unei singure supape. La unul din capete are un alezaj filetat unde se găsește șurubul de reglaj prevăzut cu piuliță de blocare. La unele tipuri de motoare, șurubul de reglaj este montat în chiulasă.

La peste 95% din motoarele de serie, în patru timpi cu supape în cap, se lasă un joc (jocul termic) între coada supapei și capătul culbutorului care o „calcă”. Acest joc permite dilatarea liberă a pieselor din mecanismul de distribuție și în special a supapei, pentru ca aceasta să nu rămână deschisă când motorul este cald. Jocul supapă-culbutor crește pe parcurs din cauza uzurii șurubului de reglaj, a cozii supapei, a talerului tacheții și a camei. Toate motoarele moderne sunt foarte sensibile la uzura camelor și tacheților; aceste piese vitale se uzează de 10 ori mai repede la vitezele de mers moderate, adică la 40–50 km/h în viteză a patra. Jocul supapă-culbutor se reduce atunci când există uzuri la scaunul de supapă, la talerul supapei sau la dilatări inegale ale cozii supapei.

După cele explicate succint mai sus, este firesc să punem următoarea întrebare: **bat tacheții sau culbutorii?**

Afirmația că bat tacheții și nu culbutorii o găsim nu numai în limbajul unor conducători auto amatori sau profesioniști, ci și în unele cărți de specialitate apărute recent. Asemenea afirmație conține o eroare: nu tacheții sunt cei care produc zgomete, ci culbutorii când lovesc cozile supapelor în ciclul lor de admisie și evacuare. Zgomotul accentuat produs de funcționarea ansamblului supapă-culbutor are o intensitate redusă, ritmică, dar de frecvență înaltă (ascuțită) și este provocat de jocurile termice mari.



Schemă mecanism distribuție

- 1-arc supapă; 2-tachet de supapă;
3-arbore cu came; 4-roată dințată;
5-curea dințată; 6-supapă; 7-cilindru
8-bielă.

Consecințele negative ale unor jocuri termice mari sînt: modificarea diagramei distribuției, respectiv supapele se vor deschide cu întârziere și se vor închide cu avans; uzuri la întreg mecanismul, de la camă pînă la scaunul supapei; creșterea consumului de combustibil; scăderea puterii motorului; zgomete anormale, suspecte. Cînd jocurile termice sînt prea mici, consecințele negative sînt și mai mari: supapele rămîn deschise și se pot arde; motorul are un mers dezordonat; se deteriorează scaunul supapelor de evacuare, defecțiune greu de reparat. Este greșită părerea că zgometele accentuate, ce le auzim de la distanță, produse de ansamblul supapă-culbutor nu are nici o importanță.

Aceste bătăi, chiar dacă le considerăm ca „acceptabile”, trădează jocuri mari, avînd drept urmare uzuri rapide de la arborele cu came pînă la scaunul de supapă din chiulasă. Cei care încearcă să reducă de tot zgomotul specific funcționării ansamblului supapă-culbutor prin micșorarea jocului termic optim „semnează” astfel „actul de deces” al supapelor de evacuare.

Este posibil ca la un autoturism uzat să bată și tacheții atunci cînd aceștia sînt uzați și alezajele lor din blocul motor sînt mărite. Zgomotele tacheților uzați nu pot fi însă depistați cu urechea ci numai cu stetoscopul, ascultînd motorul în zona din mijloc.

Există supape care nu au nevoie de joc termic?

Răspunsul este afirmativ; unele autoturisme de competiții și recorduri sînt echipate cu motoare de construcție specială, care au un număr mare de cilindri (6, 8, 12 sau chiar 16) dispuși în general în „V” sau „W”. Cilindri acestor motoare, grupați pe mai multe linii, au supapele în cap, în linie, care sînt antrenate direct de arborii cu came în cap. La aceste tipuri de motoare, din mecanismul de distribuție lipsesc tacheții, tije împingătoare, culbutorii cu șuruburile de reglare și axul culbutorilor, deoarece camele arborelui cu came apasă direct pe cozile supapelor prin intermediul tacheților de supapă în formă de pahar răsturnat. La acest tip de mecanism de distribuție nu mai există joc termic între camă-tachet-coada supapei, deoarece acestea stau permanent în contact, favorizat de extinderea unor arcuri elicoidale.

Depistarea bătăilor culbutorilor se face ascultînd cu stetoscopul în partea superioară a motorului sau prin simplă ascultare cu urechea.

Verificarea jocului termic supapă-culbutor se execută periodic (5 000 km parcursi), precum și după orice strîngere a chiulasei sau la apariția unor zgomete anormale între supape-culbutori.

Fabricile recomandă reglarea jocului termic și pe motorul rece și pe motorul cald, evident cu valori diferite. Noi recomandăm automobilistilor amatori să facă reglarea jocului termic pe motorul rece, adică atunci cînd temperatura lichidului de răcire din motor este cuprinsă între 15° — 25°C. Încă nu s-a ajuns la un acord comun cînd un motor este considerat „cald” sau „călduț”.

Ing. Ion MANU

CALEIDOSCOP

● În urmă cu patru ani, la o curbă periculoasă a unei șosele din raionul Dangarin (Tadjikistan), s-a răsturnat un camion, iar șoferul și-a pierdut viața. De atunci, ciinele său, scăpat teafăr din acest accident, nu s-a mai clintit de la locul accidentului. Toate încercările rudelor defunctului de a-l lua au rămas zadarnice: de fiecare dată, ciinele revine la locul accidentului. A devenit un obicei ca posesorii de autoturisme, care trec prin acest loc, să oprească și să dea de mâncare credinciosului lăbuș...

● În Turcia, conducătorilor auto găsiți în stare de ebrietate la volan, li se aplică o originală sancțiune. Transportați 25 de kilometri de la locul unde au fost surprinși în această stare, ei sînt obligați să se întoarcă la mașina lor mergînd pe jos, sub supravegherea unui agent de circulație. Se spune că după un asemenea maraton, care îi trezește și la propriu și la figurat, puțini mai manifestă pofa de recidivă.



CARBURATORUL- „BUCĂTARUL” MOTORULUI

Carburatorul este un agregat anexă la motor, care are rolul de a prepara amestecul carburant (benzină + aer) și pe care îl dozează în funcție de valoarea depresiunii care există în galeria de admisie, atunci cînd motorul funcționează în diferite regimuri. Acest „bucătar” al motorului nu are un trecut prea îndepărtat; în 1876 Gottlieb Daimler a descoperit și folosit carburatorul elementar, iar în 1893 Wilhelm Maybach a folosit primele carburatoare cu mai multe jicloare. De atunci și pînă azi, constructorii de carburatoare nu conținesc pentru a le aduce îmbunătățiri. S-au adus îmbunătățiri dispozitivelor de pornire la rece, economizoarelor, supapelor de combustibil, dispozitivelor care trebuie să împiedice formarea dopurilor de vapori și a depunerilor de gheață etc. Dacă pînă acum nu au apărut carburatoare cu totul deosebite, aceasta nu înseamnă lipsa de preocupare a constructorilor pentru îmbunătățirea lor. Se experimentează noi soluții, se fac cercetări privind dinamica fluidelor prin orificii și canalizații cu diverse secțiuni etc.

În prezent, fiecare motor este echipat cu un anumit tip de carburator, care ține seamă de factorii particulari ai fiecărui automobil în parte ca: temperatura de sub capota motorului (anumiți constructori de carburatoare preferă motoare foarte calde, în timp ce alții o răcire intensă), curba de putere dorită etc. Această specializare a carburatoarelor moderne ca și precizia reglajelor lor permit să se amelioreze consumul de benzină. Și cu toate acestea, obținerea unei alimentări perfecte prin intermediul carburatorului nu este posibilă din unele motive ce le vom enumera mai jos. Pentru mulți automobiliști, carburatorul a rămas ca un „mister tehnic”, pe care încă nu-l cunosc în suficientă măsură și nici nu pot da, la prima vedere, o explicație tehnică unor fenomene pe care le produce. Aceștia ar putea să se întrebe dacă nu cumva carburatorul este o piesă plină de mistere și capricii.

Pentru a găsi, în final, un răspuns, este necesar ca mai întîi să explicăm unele „taine” ale carburatorului, ca de exemplu:

— O repartitie echitabilă și cît mai aproape de corect a amestecului carburant la toți cilindrii motorului nu este posibilă, decît dacă s-ar monta la fiecare cilindru cite un carburator, care ar implica o sincronizare perfectă din punct de vedere al acționării. Și nici în acest caz nu s-ar putea realiza toate condițiile cerute pentru obținerea unui randament maxim al motorului.

— La aceeași deschidere a clapetei de accelerație, aerul aspirat nu are o densitate constantă, aceasta fiind în funcție de următorii factori: temperatura aerului înconjurător (noaptea aerul este mai dens decît ziua); altitudinea șoselei; presiunea at-

mosferică (la 750 mm col. Hg., densitatea aerului este mai mică, pe cînd la 775 mm col. Hg., densitatea este mai mare): starea higrometrică a aerului etc.

— Viscositatea benzinei variază mult cu temperatura. Cum circulația benzinei prin jicloare se face sub acțiunea unor depresiuni foarte slabe, orice schimbare a viscozității va influența debitul jicloarelor. Viscositatea benzinei este cu circa 70% mai mare la -10°C (iarnă) decît la $+40^{\circ}\text{C}$ (vara).

Deci la rece, debitul de benzină prin jicloare scade, în timp ce cantitatea de aer aspirat prin difuzor crește (aerul mai rece este greu). Rezultă că în timpul iernii, carburatorul prepară o cantitate mai mare de amestec, însă de o calitate inferioară, deoarece din cauza viscozității, scade procentul de benzină și amestecul devine mai sărac decît vara.

— La multe tipuri de carburatoare nu se poate face o reglare a debitului pompei de repriză, în funcție de anumiți factori exteriori. De exemplu, în timpul iernii și în condiții grele de exploatare (la sarcini mari, în localități cu mai multe intersecții și o circulație intensă etc), debitul pompei de repriză trebuie sporit. Vara, în condiții ușoare de exploatare (la sarcini reduse și pe drumuri modernizate), debitul pompei de repriză trebuie micșorat. Necorespondența dintre debitul de benzină livrat de pompa de repriză și condițiile de exploatare măresc consumul de benzină și înrăutățesc repriza motorului.

— Plutitorul carburatorului este calculat pentru o anumită greutate specifică a benzinei. Densitatea benzinei determină nivelul din CNC (camera de nivel constant) a carburatorului. Nivelul normal din CNC se stabilește la 2...5 mm sub marginea superioară a pulverizatorului. Dacă densitatea benzinei este sub cea calculată cu peste 0,02 atunci nivelul în CNC va crește, astfel încît este posibilă scurgerea benzinei din pulverizator și deci mărirea consumului specific.

— Debitul jiclorului principal, la sarcină constantă, este direct proporțional cu rădăcina pătrată a densității benzinei, la o temperatură dată. Deci fără a se modifica reglajele carburatorului, prin înlocuirea unei benzine auto care are, de exemplu, densitatea $d_{20}^{\circ} = 0,7840 \text{ kg/dm}^3$ cu alta avînd $d_{20}^{\circ} = 0,6987 \text{ kg/dm}^3$, rezultă: reducerea debitului cu circa 2,7%; sărăcirea amestecului carburant; scăderea puterii motorului etc. Prin scăderea temperaturii benzinei auto, debitul jiclorului principal crește datorită creșterii densității benzinei și scade mult cu creșterea viscozității acesteia, așa cum s-a arătat mai sus. Teoretic ar apărea necesitatea corectării corespunzătoare a masei plutitorului, pentru a obține un nivel constant al benzinei în CNC, în funcție de densitatea acesteia, cît și al diametrului jiclorului principal, pentru a obține un debit constant, în funcție de temperatură și de viscozitate.

— Vaporizarea diferită a diverselor componente ale benzinei auto (hidrocarburi aromatice, alcanice, cicloalcanice etc.), procentul de amestec dintre aceste hidrocarburi, finețea insuficientă a pulverizării benzinei în carburator etc., sînt unii din factorii care creează imposibilitatea ca amestecul carburant realizat în carburator să fie cît mai omogen și de calitate. Pulverizarea și omogenizarea depind de fracționarea benzinei în stropi cît mai mici, cît și de natura țitelului din care s-a obținut benzina. De exemplu, atunci cînd diametrul stropilor este de 0,001 mm, într-un cmc de benzină intră $1,9 \cdot 10^{12}$ stropi; atunci cînd diametrul stropilor este de 0,02 mm, într-un cmc de benzină intră $2,4 \cdot 10^8$ stropi.

— În CNC (camera de nivel constant) plutitorul oscilează din pricina deosebirilor de direcție cît și din cauza jocului față

• Karin Karkioinen, o femeie suedeză, a adus pe lume o frumoasă fetiță, într-un taxi. Iată că, după 23 de ani, Karin, fiica, a născut și ea, tot într-un taxi, în drum către maternitate, și tot o fetiță. Va continua, oare, această... tradiție a familiei?

• Cel mai mare muzeu european de automobile, motoare și prototipuri se găsește în localitatea franceză Rochetaillée sur Saône. Aici, într-un imens parc al unui vechi castel, vizitatorii pot admira exponatele, grupate în ordine cronologică.

• Specialiștii unui serviciu britanic de transporturi în comun, au realizat o utilă inovație. Printr-o simplă comandă de la postul de conducere, suspensia autobuzelor poate „ingenunchea” la bordură — cu o diferență de 20 cm — ușurînd astfel urcarea infirmilor, bătrînilor și copiilor.

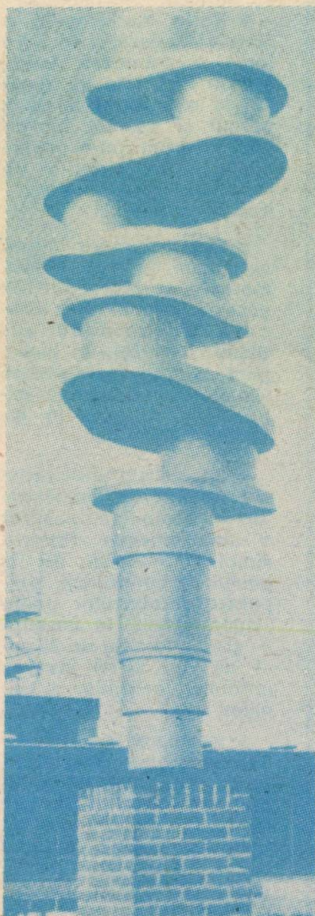
• Se pare că tinărul Reinhard Baur din Nürnberg, este autorul celei mai mici motorete din lume. Ea dispune de un motor de 50 cmc, atinge o viteză de 30 km/h și încape, confortabil, într-o... servietă.

Culese și comentate de A. CODREANU

• Ministrul Transporturilor din Marea Britanie a anunțat, în cadrul unei conferințe de presă, că măsura privind obligativitatea purtării centurilor de siguranță de către ocupanții locurilor din față ale autoturismelor, a condus la reducerea cu 7% a accidentelor mortale din această țară.

• Fiat Topolino, Renault 3 și Lancia Piccolo, iată denumirile unor noi modele de autoturisme ale anului 1985. Este vorba de autoturisme de mic litraj care se pare că sînt solicitate din ce în ce mai mult de masa de cumpărători.

Liviu CRISTIAN TICA



de ax. Orice motor trepidează în timpul mersului și deci benzina din CNC se clatină, făcând ca plutitorul să tremure permanent împreună cu acul obturator. La unele tipuri de carburatoare se poate produce, după 30—40 mii km parcurși, o „agățare” temporară a plutitorului pe pereții CNC, din cauza lărgirii articulației brațului acestuia pe axul de fixare, fie o răscucire ușoară a brațului de articulație a plutitorului la ax. În ambele situații, crește nivelul benzinei în CNC producând fie inecarea motorului și evident oprirea lui, fie un consum exagerat de benzină.

— Datorită impurităților din benzină și a lipsei unui filtru decantor cu element filtrant din hirtie specială microporoasă pentru filtrarea benzinei, infundarea jicloarelor este una din cauzele care determină prepararea unui amestec carburant prea sărac. Uneori o mică pojghiță de vopsea (din canistra metalică de rezervă) sau altceva asemănător, poate acoperi capătul jiclorului principal. În acest caz, motorul funcționează bine la ralanti, dar se oprește imediat ce apăsăm pedala de accelerație. Imediat după oprirea motorului, pojghița în cauză cade mai jos și astfel la demontare se poate să găsim jiclorul principal curat. Fenomenul se poate relua în cazul în care nu s-a făcut o bună curățire a carburatorului. De asemenea, pe o perioadă mai lungă de garare a autoturismului (5—6 luni) se poate produce micșorarea sau chiar infundarea canalelor jicloarelor sau ale pulverizatoarelor prin depuneri de gome din benzină. Greu de crezut, dar jicloarele mai pot fi infundate și cu picături de apă, care nu pot trece prin orificiile acestora, deoarece apa are o fluiditate mai mică decât benzină.

— În timpul mersului la sarcini mari și cînd temperatura aerului este foarte ridicată, la unele tipuri de carburatoare se produce formarea dopurilor de vapori (vapor-lock), din cauza excesului de volatilitate a benzinei.

În acest caz, productivitatea masică a pompei de benzină scade, amestecul carburant este prea sărac și motorul se oprește (pană de amestec sărac), ca și cînd conducta de alimentare a carburatorului ar fi infundată. Cel mai frecvent „blocaj” are loc la pătrunderea unei bule de vapori la intrarea în jiclorul principal. Bulele sînt formate în CNC în acest caz. Pentru remediere este necesar ca motorul să nu funcționeze un timp pentru a se răci.

— Pana amestecului bogat (percolarea) este generată de temperatura ridicată de sub capota motorului — după oprirea acestuia sau la ralanti după o funcționare îndelungată la cuplu maxim — în carburatoarele nerăcite suficient. Ea constă în crearea unei suprapresiuni de vapori în CNC, ce obligă parte din benzină să treacă prin jiclorul principal și să se adauge vaporilor deja existenți în galeria de admisie. Rezultă un exces de benzină în această galerie și, deci, opriri la ralanti, o imposibilitate de a porni motorul după o oprire scurtă, fiind înecat, o neregularitate a funcționării motorului, rateuri la aprindere, mai ales la mersul prin oraș etc. După această perioadă, nivelul benzinei în CNC fiind prea scăzut, se formează amestec prea sărac și funcționarea motorului este defectuoasă sau chiar imposibilă pînă cînd nivelul benzinei nu se restabilește.

— Atunci cînd temperatura aerului ambiant este relativ scăzută ($-1...+8^{\circ}\text{C}$), iar umiditatea acestuia este mare (60...100%) se formează o pojghiță de gheață (givrăj) pe difuzor, obturator și pulverizatorul carburatorului, ca urmare a vaporizării dinamice a benzinei, iar temperatura pieselor menționate scade cu $16...21^{\circ}\text{C}$. De exemplu, dacă temperatura aerului este de $+4^{\circ}\text{C}$ și umiditatea aerului de 80%, după două minute de la pornirea motorului, temperatura obturatorului scade la -17°C . Pojghița de gheață depusă micșorează secțiunea de trecere a amestecului carburant (la mersul în gol sau la sarcini parțiale), sau obturatorul îngheață în camera de amestec și motorul se oprește. Cînd difuzorul are gheață (la turații mari și regim sta-

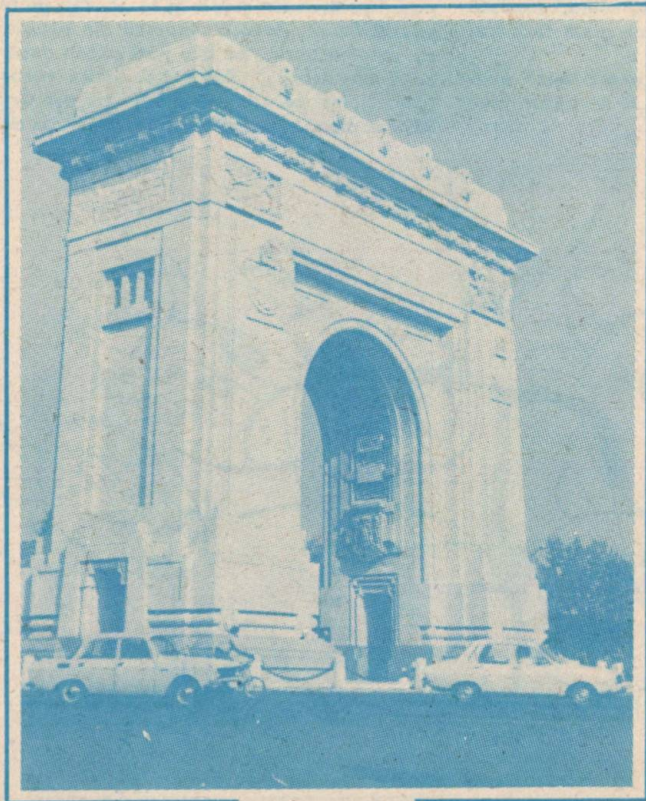
bilizat) se produce o mărire a consumului de benzină, scăderea puterii motorului și câteodată oprirea lui. Repunerea lui în funcțiune este posibilă numai după 3—4 minute, timp în care poajghița de gheață s-a topit prin încălzirea carburatorului.

Cind temperatura aerului ambiant este mai mică de -1°C , givrajul nu se produce deoarece umiditatea aerului este foarte scăzută.

— În perioada de decelerare se produce o supraîmbogățire a amestecului carburant. Aceasta se datorează faptului că benzina avînd o masă specifică mai ridicată decît aerul, continuă un timp să treacă în camera de amestec a carburatorului, prin inerție. Dispozitivele care s-au montat pe carburatoare pentru a se opune acestui efect nu s-au dovedit suficient de eficiente, deoarece acestea se bazează toate pe acționări hidraulice. Astfel, la decelerare și la mersul în gol forțat al motorului (mersul cu frina de motor), carburatorul devine o sursă de consum suplimentar inutil de combustibil.

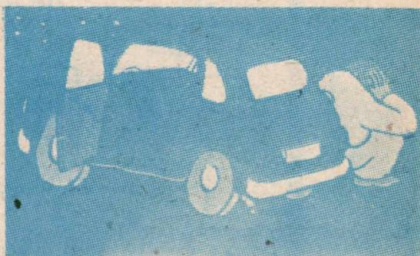
Exemplele pot continua, dar ne oprim aici, pentru a căuta să dăm un răspuns la întrebarea pusă. Acesta se poate formula astfel: pentru conducătorul auto care este și un mecanic amator și la zi cu noutățile tehnice în domeniul auto, carburatorul nu este un agregat „cu toane”. Pentru conducătorul auto care știe numai să conducă un autoturism, dar care este complet străin de unele cunoștințe mecanice ale motorului și în special ale carburatorului, atunci acesta este un agregat „cu toane”. Acest conducător auto rămîne mereu dependent de bunăvoința altora, care se pricep să rezolve o pană ivită la carburator, pe parcursul unei călătorii cu autoturismul. Și nimic nu este mai neplăcut ca atunci cînd stai pe marginea drumului și te rogi de fiecare să binevoiască să depisteze și să înlăture o pană ivită la carburator, care în final se poate dovedi că a fost o nimica toată.

ing. I.D. MĂNOIU



MINIDICȚIONAR AUTO

- Bobină de inducție — mini-transformator electric
- Bujie — fișă medicală
- Caroserie — arhitectura automobilului
- Cauciuc — material miraculos
- Cilindru — atelierul motorului
- Crocodil — papuc electric
- Delco — primitor-distribui-tor
- Dragster — monstru auto
- Electrolit — plasma acumulatorului
- Ferodou — metalazbest încremenit
- Fuzetă — portroata direcției
- Indicator — busola automobilistului
- Jojă — instrument-diagnostic
- Lavetă — prosopul automobilului
- Mantaua pistonului — fusta pistonului
- Peliculă — mizga cilindrului
- Permis de conducere — diploma șoferului
- Pilă — piesă miraculoasă
- Pipă — luleaua delcoului
- Pneu — opincă cu ventil
- Prag — cuibul ruginei
- Rodaj — copilăria automobilului
- Schimbător de viteze — multiplicatorul transmisiei
- Vînt lateral — dușman invizibil
- Volan — „roată” fermecată.



Cine-o să
mă creadă?..



Cum dau eu ochii cu nea Berbecaru?!... O lună de zile a muncit dar... ce operă de artă a scos!... Nici mie nu-mi venea să cred ochilor! Dacia mea — nouă ani de solicitare intensă — merita, după spusele tuturor specialiștilor, o caroserie nouă! Ei bine, meșterul Berbecaru reușise imposibilul! Numai din chit și vopsea îmi adusese bătrînul meu aușovehicul la starea incântătoare în care îl văzusem coborît de pe trailer, acum nouă ani! Cînd mi-a dat cheile, mi-a spus:

— Doi ani de zile... să nu vă mai văd! I-am strîns mina cu ochii umezi de fericire și... a doua zi dimineață luam drumul spre Dunăre.

Trecusem de Cudalbi! Șoseaua se întindea lină în fața mașinii, era o adevărată plăcere să alergi pe panglica de asfalt... Cînd, deodată calea ne fu tăiată de un pîlc de giște care traversau fără grijă șoseaua!

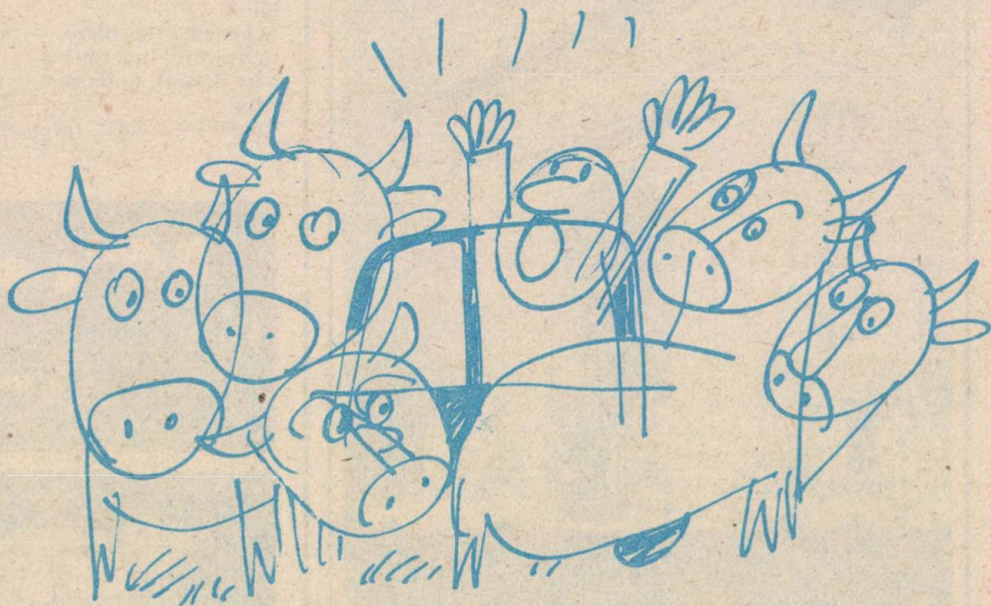
— Micșorează viteza, mă avertizează prietenul meu, lasă-le în voia lor să nu pățim vreo dandana...

— Ei, asta-i bună! Parcă n-am mai avut eu întîlniri cu viețuitoare din astea înaripate, în cariera mea de automobilist!... Și, pînă acum, scăparăm teferi și eu și dumnealor!

— Așa-i, acceptă Mircică Velisarie, numai că eu, cînd văd această specie, nu-mi pot stăpîni o stringere de umeri...

La insistențele mele, își descărcă sufletul:

— Într-o seară, Gogu Alistir, alt împătimit de arta cinegetică, îmi spuse: „Nu mai merge, frate! S-au stricat rînduielele în baltă! Să ne întoarcem noi cu ciorchinarele goale!... Auzi, să zboare ele la așa înălțime de nici cu gîndul să nu le ajungi!...” Ei, am încercat să-l consolez eu, nu mai e ca în poveștile de demult cînd giștele sălbatice îți ciuguleau boabele din podul palmei, iar rațele ți se așezau pe țeava puștii! Acum, doar cu momeli din plastic, ori cu „chemătoare”, ce mai poți păcăli două-trei cobii din astea!... Aaaa, păi dacă-i vorba de păcăleli, las' pe mine!” mi se îmbătoșă Gogu! Am un plan... de-o să fie vai și amar de ele!...



A doua zi de dimineață, mi-a făcut cunoștință cu „arma lui secretă“! Un boboc de rață sălbatică, crescut de mic numai cu muguri fragezi de cătină și „lucrat“ cu răbdare, în așa fel încît la un simplu șuierat scotea un măcăit atît de duios și ademenitor, încît, în următoarele cinci minute, se adunaseră în fața porții toate rațele din cartier!... În consecință, zorii zilei următoare ne-au găsit în grindurile Pochinei. Ne-am ales locul și Gogu îi dădu drumul Ceraselii pe baltă, după ce îi ferchezui o dată aripile! Această, cum auzi șuieratul, începu să măcăie de răsună grindul! Și ce să vezi?! N-a trecut nici un minut și din pîlcul de stuf îi răspund alte măcăieli țanțoșe și, pe luciul apei, își făcu apariția, un cîrd respectabil de rațe! Poc!...Poc!...Poc!... Punem amîndoi cîteva focuri bine țintite! Opt au căzut pe loc, numai că celelalte... nici să-și ia zborul!... Singura care s-a înălțat filfiind din aripi.. a fost Cerasela! Ne-am privit amîndoi muți de uimire! Gogule! am gemut eu, am făcut-o de... rață! „Măi, să fiel“ a răbufnit cu năduf și Gogu, „astea sînt rațe civile“! Am incurcat-o, Gogule, cu Cerasela ta!...“ Ce să-i faci, frate, ea și-a făcut datoria! Astea ce-au căutat în bătaia puștii?!... Omor scuzabil, frate, omor scuzabil!... Numai că stuparul, stăpînul oră-tăniilor, nu ne-a scuzat! După ce i-am plătit rațele la preț de giște îndopate, ne-a spus zimbînd pe sub mustață: „Dac-ați crescut-o de mică în ogradă, de unde era să știe Cerasela dumneavoastră, limba rațelor sălbatic-e?!...“

Rideam cu poftă de povestea prietenului meu, cînd, de după o cotitură, șoseaua se umplu de o cireadă de vaci.

— Trage binișor pe dreapta și lasă-le să treacă! îmi spuse Mircică. N-avem treabă cu ele! Sînt blînde nu ca... giștele sălbatice!

Opresc pe dreapta, unde se deschidea un șanț de toată frumusețea! Vacile înaintau maiestuos! Parcă era un torent care rupsesse zăgazurile! Dintr-odată, nu mai văzui în jurul meu decît coarne și coapse de vacă! Îmbulzeala cresc! Un fișit aspru îmi semnală că una dintre ierbivore se ștergea de mașina mea, proaspăt vopsită! Imprudent am apăsât clacsonul!... Din momentul acela, nu mai știu nimic! Nici cînd s-a terminat cireada de vaci, nici cînd ne-au scos din șanț...

Despre minunea mea alb 13, abia ieșită din mîinile de artist ale lui nea Berbecaru, ce să mai spun?!... Arată cu mult mai rău decît înainte de a fi intrat pe mîinile mai sus pomenite!... Cu mult, mult mai rău! Acum... cum dau ochii cu el?!... Ori... poate ar fi bine să ascult sfatul specialiștilor și să-mi cumpăr o caroserie nouă?!...

Mă rog, voi vedea eu ce-i de făcut, dar.. cu Mircică Velisarie în mașină, nu mai merg... cît oi trăi!

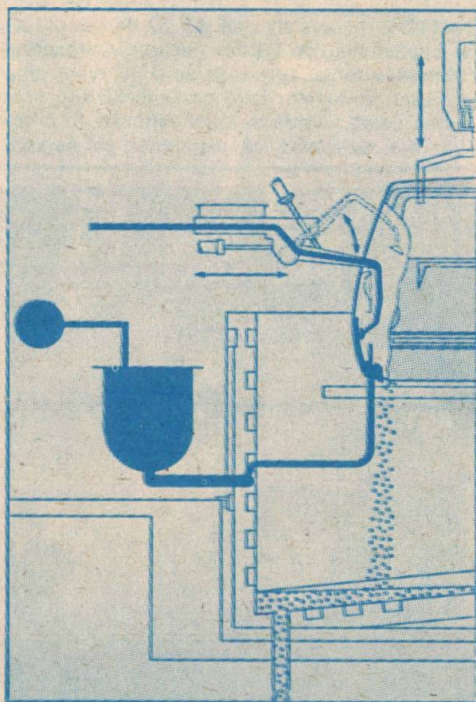
Petru, IDRICEANU

CEARA LICHIDĂ ÎMPOTRIVA RUGINEI

Specialiști ai firmei Volkswagen și ai partenerului său din orașul Ingolstadt — Audi, au pus la punct un procedeu, cu efecte radicale, de tratare a caroseriei și, în special a scobiturilor refractare la un tratament eficace împotriva ruginii. Sistemul are la bază drept materie primă ceara în stare lichidă.

Pînă în prezent, responsabilii procedului mai sus citat s-au înconjurat de rezerve în ceea ce privește publicarea particularităților tehnice ale instalației, pe de o parte de teama concurenței, pe de altă parte, în așteptarea zilei cînd toate uzinele de montaj VW-Audi vor fi în măsură să practice cu randament maxim noul procedeu de protecție împotriva ruginii lată, însă, că un specialist al unei publicații de specialitate — „Revue automobile“ — a avut posibilitatea să vadă instalația în acțiune.

Procedul de tratare în flux, cum se numește, constă în umplerea cu ceară lichidă fierbinte a tuturor interstițiilor caroseriei



Schema de principiu a instalației, în întregime automată, de tratare prin flux cu ceară lichidă. Aerul comprimat injectează în caroserie ceară lichidă la temperatura de 105°C, materie care provine din 32 de rezervoare diferite.

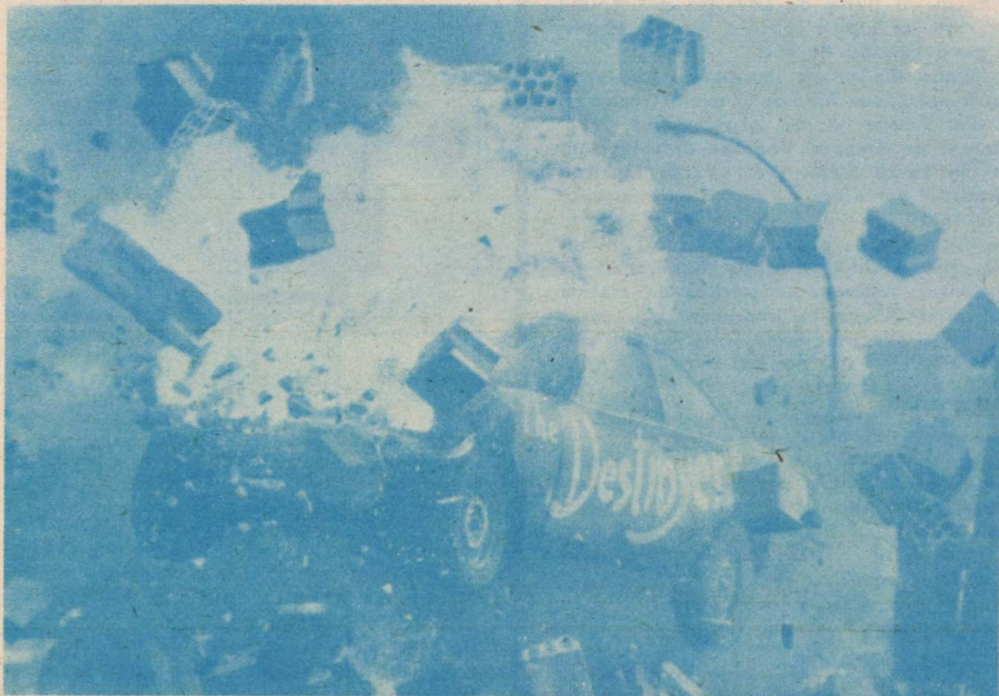
Acest sistem de tratare cu ceară este favorabil mediului înconjurător, deoarece ceara nu conține nici un produs chimic în amestecul ei. Problema înlăturării oricărei agresivități față de mediu a preocupat îndeaproape pe responsabilii cu marketingul ai firmei Volkswagen. (În mod paralel, cu acest procedeu, Volkswagen dezvoltă și alte metode complementare de tratare a caroseriei prin procedee de accelerare a fenomenului, obținute prin severe solicitări ale autoturismului).

Noul procedeu de conservare asigură o „cuvetură” totală a colțurilor și scobiturilor caroseriei, evitându-se, după afirmațiile specialiștilor uzinei, orice risc de coroziune. Condiția preliminară de tratare integrală constă în preîncălzirea întregii caroserii, această stare fiind necesară pentru ca ceara fierbinte să fie menținută, pe tot parcursul, în stare fluidă, pentru a pătrunde în cele mai mici fante și orificii ale elementelor asamblate. Datorită faptului că întregul flux tehnologic este automatizat, caroseriile care urmează să fie supuse conservării prin ceară trec mai întâi printr-o zonă de încălzire. Înainte de a ajunge în zona tratării cu ceară, temperatura materialului caroseriei se stabilizează la 60°C. Agentul de conservare are și el o temperatură de 105°C—110°C (ceara provine din 32 de recipiente cu capacitatea de 20 litri fiecare). Caroseriile coboară automat spre baia de conservare pînă la nivelul jicloarelor care proiectează sub presiunea ceara lichidă în toate colțurile. În practică, s-a constatat că elementul conservant

umple și astupă cele mai ascunse și inaccesibile goluri ale caroseriei.

Debordarea cerii lichide indică sfîrșitul acțiunii de conservare. Treizeci de secunde sînt suficiente pentru tratarea unei caroserii. În continuare, mecanismul de transport deplasează caroseria din zona de tratare în zona de scurgere. În acest loc, cea mai mare parte din conservant, încă în stare lichidă, se scurge din caroserie. Restul rămîne sub forma unui strat de protecție, cantitatea acestuia fiind în jur de 2,5 kg. Cercetări radiografice ulterioare au dovedit că stratul de ceară care a aderat la metal formează un acoperămint uniform, cu o grosime de trei sutimi de milimetru.

Metoda de protejare a caroseriei cu ceară lichidă, inițiată de firma Volkswagen, evită depunerea unui acoperămint superficial sau cu variațiuni de grosime. Specialiștii afirmă că nici cea mai mică suprafață nu rămîne neacoperită, grație proprietății adezive a cerii, respectiv a coeziunii acesteia. În plus, „tenacitatea” materialului față de mișcările relative ale pieselor caroseriei îi conferă longevitate considerabilă, dovedind, astfel, că este un agent de conservare ideal. Cu vremea, ceara devine din ce în ce mai dură și rezistentă sub acțiunea unor procese provocate de rășinile conținute și de oxidare, fără să crape. Punctul de fuziune superior cifrei de 100°C evită, dealtfel, riscul ca stratul de protecție să se dezlipească, drept urmare a unei eventuale vopsiri ulterioare, în cazul cînd pentru uscare se folosește cuptorul.



CE „NU-I PLACE” CUTIEI DE VITEZE

Schimbătorul de viteze, cunoscut mai ales sub denumirea de „cutie de viteze”, este un multiplicator de cuplu, care permite să se obțină, la roțile motoare ale automobilului, un cuplu de 12—15 ori mai mare decât cuplul maxim dezvoltat de motor. Acest schimbător este practic o cutie în care se află angrenajele cu ajutorul cărora conducătorul auto poate schimba raportul de demultiplificare, forța de tracțiune, viteza automobilului, mersul înapoi, precum și staționarea îndelungată a automobilului cu motorul în funcțiune.

Există mai multe tipuri de cutii de viteze, ca de exemplu: cutii mecanice clasice cu sau fără viteze sincronizate; cutii semiautomate (de ex.: Ferodo Varto, Cotal etc.); cutii de viteze automate (de ex.: Hydramatic, Transfluide, Dynaflo, Opel etc.).

În majoritatea lor, automobilele folosesc cutii de viteze mecanice cu variația vitezelor în trepte. Schimbarea vitezelor se face cu ajutorul unei manete, montată fie direct pe cutia de viteze, fie sub volanul de direcție.

Cutia de viteze este astfel construită încât nu necesită reglaje speciale, majoritatea pieselor având poziții bine stabilite prin construcția ei.

Schimbătorului de viteze de tip mecanic (clasic) „nu-i place” să funcționeze în următoarele situații critice mai principale, care-i pun în pericol „viața”.

— Când sînt slăbite sau uzate tamponurile de cauciuc prin care grupul motor-schimbător de viteze se fixează pe caroseria autoturismului (Dacia 1100—1300, Trabant, Skoda etc.). Se impune urgent remedierea acestora.

— Când are un rulment cu bilă spartă, gripat, cu crăpături transversale și cu uzuri mari. Bila spartă poate pătrunde fie între dinții pinioanelor, pe care-i distruge, fie între un dinte și carcasa cutiei de viteze. În ambele cazuri, dacă nu se oprește imediat motorul la apariția unui zgomot în cutia de viteze, spargerea carcasei acesteia este inevitabilă. Rulmenții care se gripează și se sparg mai des sînt cei de la arborele primar (din cauza unei alinieri incorecte a cutiei de viteze față de motor) și din spatele arborelui secundar (din cauza vibrațiilor cauzate de descentrarea arborelui cardanic și slăbirea șuruburilor de fixare a cutiei de viteze). Rulmenții uzați duc la lipsa de paralelism între axe și la uzuri inegale la dinții pinioanelor. Din această cauză, se constată că la un moment dat maneta „sare din viteză”.

Uzurile rapide și griparile rulmenților mai sînt cauzate de o ungere insuficientă, de neschimbarea la timp a valvolinei sau datorită unei valvoline de calitate necorespunzătoare.

— Când există joc între rulment și arbore sau între rulment și caseta exterioară. Acest joc va duce la deteriorarea danturii pinioanelor și implicit a întregului ansamblu de piese din cutia de viteze.

— Să aibă un dinte rupt din dantura pinioanelor. Ruperea unui dinte se produce din următoarele cauze: oboseala materialului; subțierea dinților ca urmare a unei uzuri avansate; solicitări mari, cauzate uneori și de ambreierii bruște; pătrunderea de corpuri străine între dinții pinioanelor ca: șaibe, șuruburi, bucăți din colivia ruptă a rulmenților, bile sparte etc.; manevrări greșite ale manetei de viteze etc. La apariția primului zgomot în cutia de viteze, trebuie debreiat imediat, decuplat, motorul oprit și autoturismul transportat remorcat pînă la primul atelier mecanic.

— Uzura mare și arcuiri slăbite la dispozitivul de fixare și zăvorire a turcior pentru schimbarea vitezelor. În această situație se poate produce așa-numita „încrucișare a vitezelor”, mai ales la plecarea din loc sau scăparea din viteză. Aceasta din urmă se produce și datorită angrenării insuficiente a craboților și mai ales uzurilor acestora.

— Motorul să fie „cuplat” pe toată durata coboririi unei pante. În acest caz, viteza maximă la vale este mai mare decât viteza maximă pe drum orizontal. Și motorul se poate deteriora din cauza supraturației.

— Crearea unei pauze prea mari a manetei la punctul mort atunci cînd se schimbă vitezele. În acest caz, angrenarea pinioanelor se face greoi și cu zgomot.

— Bruscare a manetei de schimb viteze la acele cutii de viteze care au sincronizatoarele normale. În această situație, dinții de crabotare vor face zgomot (cîrîie) și se vor uza repede.

— Uzură avansată a inelelor de sincronizare, care se manifestă prin cuplarea greoaie a treptelor de viteze respective, cuplare însoțită uneori și de zgomot (cîrîit). Pînă la primul atelier mecanic se va folosi manevra de dublă debreiere, în scopul protejării danturilor de cuplare.

— Folosirea vitezelor inferioare pe un timp îndelungat. În această situație, o parte din energia motorului se consumă în cutia de viteze, iar temperatura de regim a acesteia crește peste limita normală, ajungînd vara pînă la +120°C.

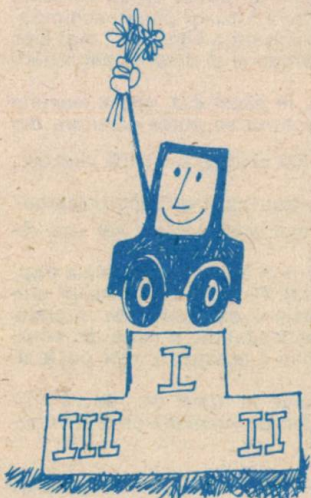
— Valvolină peste nivelul indicat de constructorul autoturismului. În acest caz, se va produce încălzirea excesivă a cutiei de viteze, pierderi de putere, pierderi de valvolină pe la garniturile arborilor care pot provoca patinarea ambreiajului.

ing. Ion D. MAN

PREMIERI

- Primele automobile echipate cu pneuri umflate cu aer au fost produse în 1895 de către Peugeot.
- Primul motor cu 4 cilindri a fost construit de Panhard în 1896, iar primul motor cu 6 cilindri a fost produs în 1903 de Spyker din Amsterdam.
- Motorul cu 8 cilindri în V a fost pus la punct în 1905 de către Rolls Royce, dar nu a fost folosit decât mai târziu.
- Un demaror electric a fost construit și folosit la un automobil, pentru prima dată, în 1896 de către un oarecare Dowsing din Peekham, comitatul Kent, dar abia în 1912 o asemenea dotare a fost introdusă în fabricația de serie a automobilelor de către uzinele Cadillac.
- Prima cutie de viteze automate a fost patentată în 1898 de Lanchester, dar producția de serie a automobilelor cu cutii automate a fost pionierată de Cadillac în 1940.
- Modernă caroserie compactă, din tablă ambușată, a fost introdusă în construcția de automobile de către frații Dodge la Detroit, în 1914.
- Sistemul de frinare pe toate cele 4 roți a fost folosit pentru prima dată de Mercedes, în 1903, dar a intrat în uzul general al constructorilor de automobile abia după anul 1920.

Liviu Cristian TICA



PANĂ SAU DEFECT?

Perioadei de „copilărie” a automobilului i-a urmat perioada de „emancipare”, iar astăzi, în epoca zborurilor cosmice, una de perfecționare. Această perioadă din urmă este posibilă datorită unor acumulări cantitative de date informaționale complexe și a unor salturi calitative, care au atins azi tehnici din cele mai avansate. Tehnologia de vîrf și-a pus amprenta și pe tabloul de bord al automobilului, pe care îl revoluționează. Aparatele de bord, mult mai complexe, sînt grupate în mini-centrale computerizate cu afișaj electronic. Este posibil ca în viitorul apropiat, automobilul să devină un fel de robot, care să ne satisfacă nevoile de transport și plăcerile pe care ni le oferă o călătorie de agrement cu autoturismul, în condiții de securitate totală.

La perfecționarea automobilului contribuie și apariția unor științe noi, ca terotehnica, tribotehnica ș.a., care ne demonstrează cît de necesară este, în perfecționarea automobilului, cunoașterea unor legi ca: fiabilitatea, mentenanța și mentenabilitatea, redundanța, teoria complexă a probabilităților, a statisticii matematice, a algoritmilor ș.a.

Paralel cu perfecționarea automobilului este firesc să vorbim și de perfecționarea vocabularului auto. Așa de exemplu, „bătrîni nostri” foloseau expresii ca: motor cu explozie, motor care dă înapoi, punct mort apropiat și depărtat, descărcătoare de scînteie (bujii), țigarete de pornire (bujii incandescente la unele motoare diesel), fire de legătură (conductori), electrozi labă de rață, miner dinamometric, căciulă de cauciuc, rezervorul plutitorului, axă cilindrică (bolț de piston) etc. etc.

Pînă mai acum, 15—20 de ani, cărțile tehnice auto vorbeau despre penele motorului, penele instalației elec-

trice, penele transmisiei, penele mecanismelor de direcție, frinare, rulare ș.a. În aceste cărți, noțiunea de pană este atribuită tuturor dereglărilor, căderilor și avariilor și se exclude folosirea noțiunii de defect sau defecțiune care are un sens deosebit față de noțiunea de pană. Este firesc deci să ne întrebăm dacă sferile celor două noțiuni — pană și defect — se suprapun sau nu. La această întrebare, tehnicienii afirmă că cele două noțiuni sînt sinonime. Filologii afirmă însă că există o diferență între conținutul semantic al celor două noțiuni, deoarece pana este o oprire accidentală a funcționării unui sistem tehnic (automobil, aparat etc.), pe cînd defectul este o stricăciune, un deranjament care împiedică funcționarea unui sistem tehnic, din cauze care pot fi anticipate.

Defectul poate fi provocat fie din cauza unor uzuri exterioare mari, neperceptibile de om la prima vedere, dar perceptibile cu aparate speciale (de exemplu, cele produse de frecare uscată a două piese, de frecarea fluidă cu un ulei necorespunzător, de frecarea semifluidă, de cea de limită, de cea elasto-hidrodinamică ș.a.), fie din cauza unor uzuri mari interioare, la fel neperceptibile de om (de exemplu, oboseala, îmbătrînirea ș.a.) sau din cauza unor uzuri avansate provocate de eroziunea chimică, electrochimică, mecanochimică ș.a. De studiul cauzelor proceselor de apariție a defecțiunilor se ocupă fiabilitatea și alte discipline.

Pentru cauzele penelor în sine nu există un asemenea studiu, deoarece pentru a se produce o pană nu este nevoie decât de un fenomen accidental ca de exemplu: un cui intrat într-un pneu, o „ciupitură” a camerei de aer, un contact desfăcut, un conductor rupt sau un scurtcircuit, apă înghețată pe con-

ducta de carburant, arderea unui bec, a unei siguranțe, a unui releu, a unui condensator ș.a. În peste 90% din cazuri, apariția penelor nu este legată implicit de înrăutățirea parametrilor tehnici de exploatare a automobilului, pe cînd apariția unui defect constituie indiciul sigur al existenței unei stări tehnice necorespunzătoare a organului unde s-a produs defecțiunea.

O pană se rezolvă relativ simplu, pe cînd remedierea unei defecțiuni cere un timp mai mare și impune consumuri însemnate de materiale și energie, ca de exemplu: remedierea gripării unui motor sau rectificarea unui vilbrochen, a ruperii suspensiei sau a danturii unui pinion, a blocării diferențialului ș.a.

Piesele obosite, îmbătrînite, cu grad mare de coroziune etc. duc la defecțiuni și nu la pene, deoarece cauza unei defecțiuni poate fi prevenită în cadrul controalelor și al reparațiilor preventive.

Penele nu sînt provocate de nerespectarea prevederilor documentației de exploatare, de greselile de proiectare și fabricare, de modificarea geometriei direcției etc. Defectul este provocat fie de reglaje incorect făcute, ce duc la uzuri anormale, fie de căderi determinate de schimbări ireversibile ale parametrilor unor organe, instalații sau sisteme, fie de erori grosolane de exploatare etc., care pot duce la ruperea oricăruia dintre organele de transmitere a fluxului de energie de la motor la puntea motrică, sau chiar la avarierea motorului sau a organelor de rulare.

Rateul poate fi considerat ca o pană și nu un defect; de exemplu, existența unor impurități în combustibil poate provoca întreruperea alimentării și deci a funcționării neregulate a motorului pe perioade foarte scurte.

O pană nu poate fi diagnosticată, pe cînd un defect poate fi diagnosticat în cadrul sistemului de control preventiv de efectuare a întreținerilor și reviziilor cu scop profilactic.

Datele statistice atestă, de exemplu, că din totalitatea defectelor ivite la transmisie,

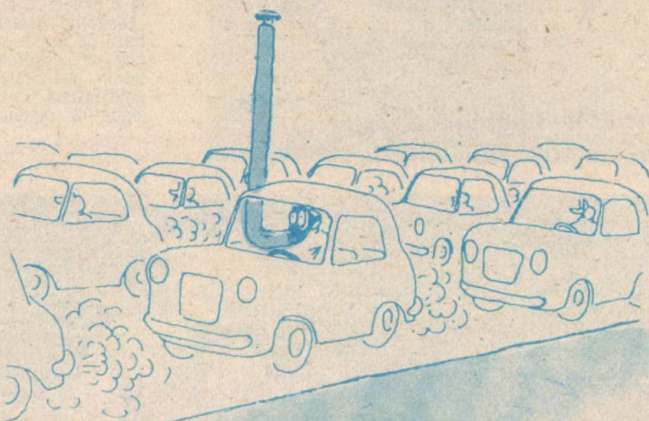
acestea au următoarea distribuție: 57% revin ambreiajului, 16% cutiei de viteze, 14% transmisiei principale și 13% transmisiei longitudinale. Tot datele statistice arată că din totalul cauzelor accidentelor de circulație, 17—22% revin funcționării defectuoase a geometriei direcției, 17% pneurilor necorespunzătoare, 40—45% instalației de frînare deficitară etc.

Din cele citeva date statistice arătate mai sus, putem avea o orientare privind frecvența defecțiunilor la un automobil — cu excepția moto-

rului — și deci necesitatea efectuării periodice a unor teste cu aparatele de la atelierele auto-service, pentru a preveni apariția unor defecte în funcționarea automobilului.

Din cele arătate succint mai sus, rezultă că există o diferențiere între înțelesul noțiunilor de pană și defect și că trebuie să manifestăm rețineri atunci cînd relatăm despre anumite stricăciuni ivite la automobil, nedîndu-le acestora denumirea de pene.

Ing. Ion. D. MANU





PIERRE DE COUBERTIN:

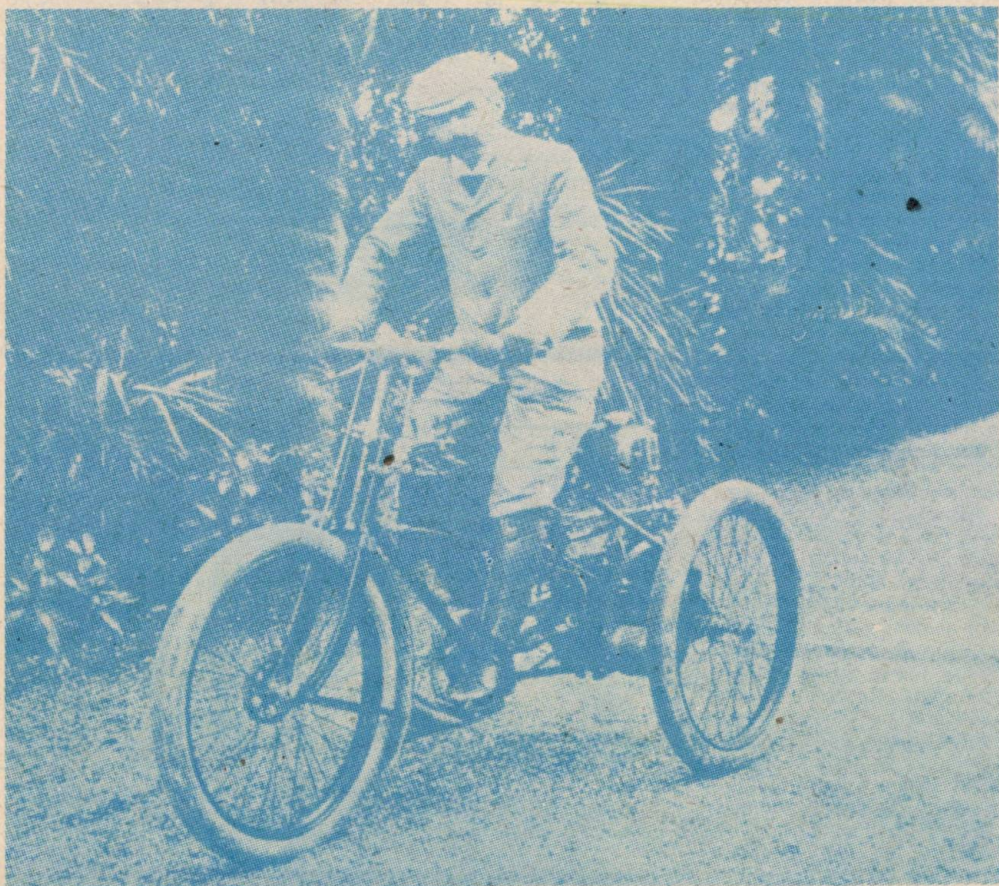
„SPORTUL DEZVOLTĂ VIRTUȚI TEHNICE ȘI MORALE“

Numele lui Pierre de Coubertin (1863-1937) este cunoscut mai ales acelor care se preocupă de mișcarea sportivă olimpică. El este, de asemenea, cunoscut la noi pentru fapta sa de a fi încercat a pune bazele primei Ligi de prietenie româno-franceze, în 1906, organizație inițiată în scopul „dezvoltării prieteniei dintre Franța și România, pentru stringerea relațiilor dintre cele două țări latine.”

În 1905 și 1906, în calitate de colaborator al revistei franceze L'Auto, el se declara adeptul sporturilor mecanice, „demonul” vremurilor noastre. Și iată-l, în acei ani de pionierat, la conducerea unui ciudat motovehicul (foto).

Ca pedagog de excepție și mare entuziast al tineretii, el a expus, în primul volum, din 1905, al trilogiei sale „Educația adolescenților secolului al XX-lea”, ideea de bază că aceste sporturi dezvoltă nu numai virtuți tehnice, ci și morale. „Ele formează, scrie Pierre de Coubertin, așa-zisele calități contrare: curajul și prudența, entuziasmul și măsura, pasiunea și rațiunea” - fapt, desigur, de reținut ieri ca și astăzi.

Romeo POENARU



Cu multe milenii înaintea erei noastre, oamenii — ajutați de cai și cămile — au călătorit în diferite părți ale lumii, pentru a face schimburi cu cele mai căutate produse. Să ne amintim numai de „Drumul sării” și de „Drumul mătăsii”, care treceau prin mai multe țări pentru a ajunge în antica Romă, Atenă etc.

Comunicarea între oameni care făceau aceste drumuri și bășinași se făcea prin semne și arătări cu degetul. De-a lungul mileniilor s-au făcut diferite încercări de creare a unei limbi „unice” pentru toți locuitorii Terrei, în vederea ușurării legăturilor comerciale și a comunicărilor între oamenii din toată lumea. Primul care a încercat crearea unei astfel de limbi a fost celebrul medic grec Galenus (130—210). În evul mediu, cea mai valoroasă încercare aparține spaniolului Juan Luis Vives (1492—1541), iar în secolul XIX au fost propuse cel puțin 600 de limbi „unice”, din care numai limba „Volapük”, creată de germanul Johann Martin Schleyer în 1879, a cunoscut o extindere destul de mare. Dar nici această limbă „unică” nu a supraviețuit.

În anul 1887, medicul polonez L. Zamenhof — un mare poliglot al vremii — a inventat o limbă artificială pe care a „botezat-o” esperanto (cel ce speră). Vocabularul acestei limbi, care conține peste 15.000 de cuvinte, este construit, în cea mai mare parte, din cuvinte formate pe baza rădăcinilor din limbile române, germanice și slave, în așa fel încât cei ce vorbesc o limbă romanică înțeleg 90% din lexicul limbii esperanto, cei care vorbesc o limbă germanică — 65%, iar vorbitorii de limbă slavă — circa 25%. Gramatica limbii esperanto este foarte simplă, nu are legătură cu limbile naturale, având numai 18 reguli.

Această limbă internațională auxiliară este vorbită astăzi, la perfecție, de peste 13

PE CÎND UN

ESPERANTO

AUTOMOBILISTIC?

milioane de oameni din diferite țări. În anul 1908 a luat ființă Asociația mondială a esperanțiștilor, care există și azi, fiind în strînse relații consultative cu U.N.E.S.C.O., organizație specializată a O.N.U. După cel de al doilea război mondial a luat ființă Asociația „Mișcarea esperanțistă pentru pace”, care colaborează cu Consiliul Mondial al Păcii. În momentul de față se tipăresc peste 120 de reviste în esperanto, iar 72 de edituri tipăresc periodic în această limbă numeroase cărți (peste 40.000 de titluri cu caracter beletristic și științific). Mai mult de 25 de stații radio din peste 20 de țări emit periodic programe și în limba esperanto. Multe organizații internaționale turistice și de transport, editează materiale de informare și în esperanto.

Aproape în fiecare an se țin congrese internaționale, ultimul avînd loc la Budapesta în 1983. Cu ajutorul limbii esperanto, arta și literatura românească sînt răspîndite în întreaga lume.

Dar în automobilism se poate folosi un esperanto? Răspunsul este afirmativ. În majoritatea țărilor din întreaga lume s-a realizat — deocamdată — un „esperanto rutier”. Astfel s-au uniformizat culorile semafoarelor pentru dirijarea circulației rutiere și formele geometrice ale indicatoarelor de semnalizare rutieră. La semafoare se folosesc numai trei culori: roșu, galben și verde; semnificația acestora o cunoaștem. La indicatoare există numai cinci

forme geometrice: cercul, hexagonul, dreptunghiul, pătratul și triunghiul; semnificația acestora este de asemeni cunoscută de noi. În instalația de semnalizare luminoasă a automobilelor se folosesc culorile roșu și galben. Și „limbajul” marcajelor rutiere face parte tot din unificarea legislației rutiere pe plan internațional, pentru a da și mai multă viață acestui esperanto rutier. S-a trecut apoi la uniformizarea folosirii de către automobilisti a luminii de întîlnire a farurilor după lăsarea seriei în localitățile urbane, a portului căștii de protecție de către motocicliști și echipajele de raliuri, a transportului copiilor pînă la vîrsta de 12 ani pe bancheta din spate a autoturismelor etc.

Ce nu s-a putut uniformiza pînă astăzi pe plan internațional este problema priorității în circulația rutieră. Mai sînt țări — nu prea așa de multe la număr — unde se folosește prioritatea de stînga. Apărătorii acestui gen de prioritate susțin că dacă s-ar generaliza pe plan internațional prioritatea de stînga, atunci s-ar reduce cu mult numărul accidentelor de circulație.

Din cele arătate succint mai sus, rezultă că există în lume o materializare a unui esperanto rutier, pe care îl poate înțelege orice automobilist.

Dacă „ne aruncăm ochii” pe un dicționar poliglot auto, vom vedea că multe denumiri de piese și subansamble se pronunță — cu unele înlocuiri sau adăugiri de consoane sau vocale — la fel în următoarele șapte limbi: română, rusă, en-

gleză, franceză, germană, italiană și poloneză.

Să exemplificăm cu câțiva termeni tehnici:

a. *Termeni de ordin general*: aditiv, agregat, benzol, bi-metal, ceramic, corosiv, demontaj, gaz, inhibitor, kerosen, kilometru, magnetic, mecanic, metal, metanol, montaj, orizontal, perioadă, polaritate, reacțiune, servo, toleranță etc.

b. *Termeni legați de motorul cu ardere internă*: bloc, carburator, cameră, canal (conductă), cilindree, cilindru, compresor, Diesel motor, deflector, excentric, filtru, flanșe, generator electric, membrană (diafragmă), motor, pedală, radial, radiator, rolă, rotor, sector, servomotor, sincron, termometru, termosifon, termostat, turbină, ventilator etc.

Termeni legați de caroserie: ambulanță, autobuz, buz, cabină, cabriolet, cadru (ramă), carcasă, central, cupeu, electromobil, limuzină, lonjeron, microbuz, sedan, taxi, tractor, vehicul etc.

Termeni legați de transmisie și suspensie: cameră hi-

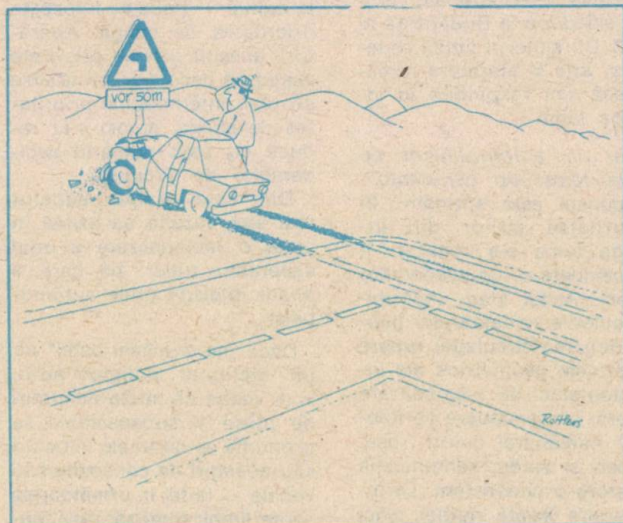
dropneumatică, cameră pneumatică, cardan, compensator, diferențial, disc, elastic (flexibil), fricțiune, hidrolic, hidroelastic, hidromecanic, hidropneumatic, hipoid, planetar, pneumatic, reductor, stabilizator, telescop etc.

Termeni legați de echipamentul electric: asimetric (bec), automat, bachelită, baterie (acumulator), colector, condensator, contact, delco, diodă, element, electromotor, halogen (bec), klaxon, lampă, regulator, scală, separator etc.

Dacă se face citirea în numai șase limbi, atunci numărul termenilor tehnici se dublează; în numai cinci limbi, numărul acestora se triplează, iar în numai patru limbi, se ajunge la circa 800 de termeni tehnici auto.

Pe scheletul acestor termeni tehnici auto și pe al celor legați de „fenomenul” automobil, credem că s-ar putea „urzi și țese” un cit de mic ghid de conversație în limba esperanto.

Ing. Ion D. MAN



3

Schite de VASILE BĂRAN

„Bilanțul”

— Chiar așa?

— Cum îți spun: am convins-o că duminică avem de lucru. Că la noi, știi cum e: Hîrtogărie! Uite, am de închis bilanțul, i-am zis și nevas-tă-mea s-a speriat. „Închide-l, cine-i împotriva”, da’ voiam și eu să mai ieșim, cum făceam odinioară”. Odinioară, adică luna trecută, când o plimbam cu mașina pînă aproape de Urziceni „Uite și tu Bărăganul, toamna!” Sigur că s-a bucurat, sigur că ține minte toate plimbările noastre, da’ eu ce fac? Numai cu ea? De-aici spre Urziceni și din-spre Urziceni spre aici? Nu!

— Mi-am zis. Eu de ce n-aș avea aventuri? Vasăzică, Neacșu de la aprovizionare să-și rodeze mașina cu fetiș-cane — abia de și-a luat permisul — iar eu, cu atîția ani la volan să ies numai cu nevas-tă-mea? Da’ mai lasă-mă cu-coană în pace, gata, m-am hotărît! Mi-am spus, în gînd. Și chiar mă hotărisem. Și nu atunci, în clipa aia cînd ar fi voit ea să fi plecat spre Urziceni, într-un sat unde sînt părinții ei de care m-am săturat ducînd-o mereu acolo, în grădina în care a copilărit, arătîndu-mi nukul care avea peste două sute de ani, cum

mă asigura socrul meu, știind fenomenul de la tatăl său care-mi venea mie un fel de străbunic, adică tot o rubedenie, însă dispărută, pe cînd nukul...

Dar de ce să ne întristăm cînd eu vreau că vă spun o poveste de groază? Și nu una oarecare, ci trăită chiar de mine?! Fiindcă groază a fost prin ce-am trecut! Așadar, hotărîrea mea fusese luată mai demult, iar eu cu o săptămînă în urmă, aducîndu-mi aminte de Neacșu cu fetișcanele și cu mașina lui abia intrată în rodaj și uitîndu-mă ceva mai atent la Vera de la „Indosarieri”, chiar cînd se urca pe scară să-mi dea mie dosarul ăla cu povestea... știi tu... mi-am luat inima în dinți: „Ce-ar fi, mi-am zis din ce în ce mai înfierbîntat, ce-ar fi?” Mărturisesc că mi-a fost teamă. „Dacă-mi arde două palme?”, m-am întrebat, dar tot eu m-am calmat: „Și dacă o să mă plesnească, dacă o să dea cu mine de podea, ce-o să fie?” O priveam pe cînd cobora, parcă dansînd pe fușteiele scării și hotărîrea a fost luată definitiv: „Dacă o facem, s-o facem lată!” Și i-am spus. Adică j-am propus să mergem la cabană. De ce, adică, numai Neacșu? Ce-o fi el? Nici rodajul nu și l-a făcut și a și început hăp, hăp cu aventurile. Vera nu numai că nu mi-a spart arcadă — că-i mușchiuloasă, ca un boxer — da' mi-a declarat pe șleau că-i de acord, însă la cabana la care se duce în plimbare Neacșu nu merge! Că ea știe altă cabană, iar de Neacșu nici nu mai voia s-audă, ea era fericită c-o invitasesm eu. Spun drept că și eu m-am simțit fericit.

Așa că duminică dimineața, ia-o pe Vera din colțul străzii ei și du-te la serviciu. Că așa-i zisesem nevesti-mi: închidem bilanțul, soru-meal! Avem de lucru, nu glumă!

Și-i dau viteză. Mașina — ceas! Ce bună-i Dacia asta, îmi ziceam, un simplu semn și te-a și înțeles. N-am grijă: totul conform legii circulației.

La o trecere de pietoni însă, Dacia mea, în loc să se oprească, a luat-o razna. Niciodată nu-mi făcuse figuri dintr-astea. Mă uit atent ce-a speriat-o și mi s-a părut că...

Ajungînd pe Alea Alunului, unde stau, soarele încă se mai vedea, casele de pe-afacolo fiind scunde. Veneau de pretutindeni raze și, instinctiv, mi-am pus ochelarii. Cîneva m-a oprit. Pînă la scara casei nu mai erau decît vreo treizeci de metri. Soarele devenise orbitor. Părea că s-ar fi ridicat și și-ar fi dat drumul de sus cu toată lumina lui la

— Iartă, a fost o seară atît de plăcută și eu ți-o stric.

— N-o strici. Spune! Ce e cu el?

— E la spital. În comă.

— Ei, cum? M-am cutremurat eu.

— Un accident. Nevastă-sa...

— Nevastă-sa? m-am mirat. Avea nevastă? Ce-a făcut nevastă-sa?

— Nimic... Nimic, iartă-mă. Bine că ai venit.

— Cum, adică, bine că ai venit? M-a revoltat dintr-o dată, fără să-mi fi dat seama. De unde crezi tu că vin? Nu



bordul mașinii. Mi-am scos ochelarii. Mi-am frecat fruntea. Apusul s-a domolit. Afară bătea un aer răcoros. Am luat tot ce-aveam din portbagaj și am urcat repede scările. Am sunat. În ușă: soția! Am sărutat-o repede, mai mult să mă conving că ajunsesem, într-adevăr, acasă. A fost o seară excepțională! Doi pui fripți cu vin din cel mai bun. Nevastă-mea a îndrăznit. Surisul i se ștersese.

— Știi ceva?

— Ce să știu?

— Neacșu...

— Ce e cu el?

— N-am vrut să-ți spun.

— Ce să-mi spui?

— Ți-am spus că avem pe cap bilanțul? Tu crezi că un bilanț se încheie atît de ușor? Așa crezi tu?

— Iartă-mă, mi-a spus nevastă-mea — nu-i nimic. Știu că nu se încheie ușor și mă bucur că s-a încheiat așa. Că bilanțul, știu și eu, este pozitiv sau negativ. Al tău e pozitiv. Mă bucur că instituția voastră...

A respirat adînc, apoi a dăugat:

— Am avut noroc.

— Chiar așa a spus?

— Chiar așa.

— Păi atunci e bine, prietene.

— E bine, prietene.

Viscolul

S-a iscat viscolul.

Șoseaua a început să tremure.

A apărut biciclistul.

A stat o clipă dincolo de podișcă, apoi a pornit ca un bolid, dînd într-o parte și-n alta toate vehiculele și autovehiculele.

Cea dintîi lovitură a fost dată căruței care s-a răsturnat în șanț, caii rămînînd multă vreme cu copitele în sus și ochii uluiți spre cerul vînat.

A doua lovitură a fost primită de un tractor, iar a treia, de un camion cu șase roți care au explodat, innegrind pe loc aerul.

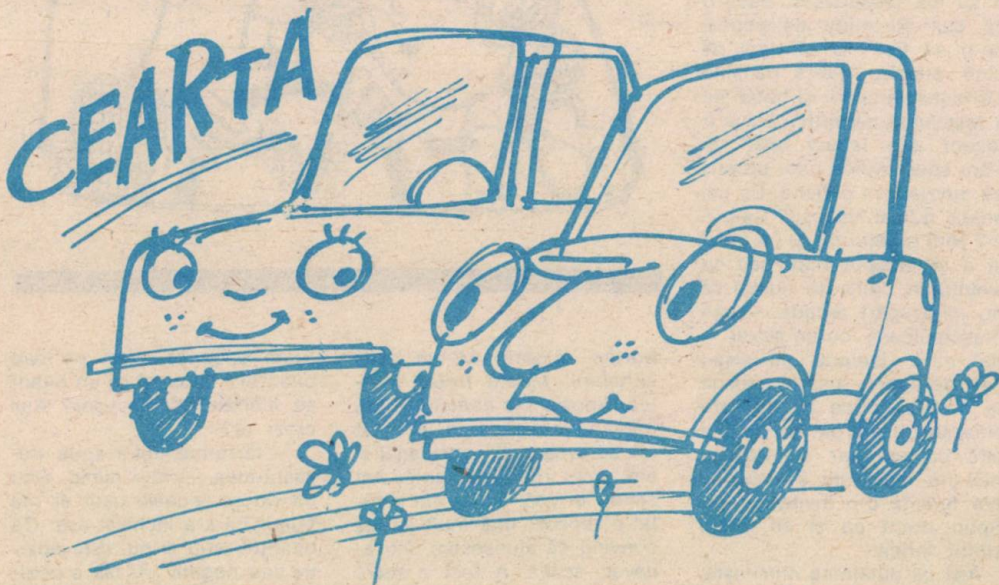
Mai tîrziu, victima a fost un Tir încărcat cu mărfuri congelate care au inundat mica luncă dintre arborii groși cu tulpinile despicate în așchii.

Iar peste o clipă s-a azvîrlit acolo și o betonieră uriașă, vrînd parcă să-și pună capăt zilelor, precum un urs care s-ar îneca în apa unui lighean.

Într-un cuvînt, toate mergătoarele de pe șosea au intrat într-o cumplită panică, tăindu-și gîtul în propria lor fierărie sfîrtecă. Nu mai vorbim de bieteale autoturisme, suple, elegante, ușoare și frumoase care au colorat aerul în care s-au aprins ca niște scîlpiri de cometă.

Ore în șir, pe o distanță de sute de kilometri, biciclistul, un fel de Minotaur ieșit din labirintul lui Minos, a terorizat șoseaua pe marginea căreia pînă și plopii păreau înspăimîntați, tremurîndu-și frunzele cum n-o făcuseră ei niciodată. În cele din urmă, biciclistul a zburat pe o potecuță ce ducea în lăstărișuri, pierind asemenea unui fluture și toată lumea a respirat ușurată.

Asta a fost tot. A fost sau nu a fost? Să zicem că n-a fost, dar imaginea nu-i nicidecum exagerată dacă ne gîndim cîte ravagii poate face pe șosea nu un bolid, nu un Minotaur, ci pur și simplu o bicicletă al cărei stăpîn se crede într-un scrînciob.



— Eeeh!, uite că am ajuns, respiră adînc Albăstrița, chelcîind în voie și privind bucuroasă spre vecina ei Violeta, parcată chiar în clipa aceea în marginea aleii de sub arborii irizați de lumina înserării. Lung drum am mai făcut!

Albăstrița, deși oboșită, arăta destul de bine, mașină tînără, dar Violeta părea s-o întreacă în suptele. Amîndouă erau însă frumoase și ele știau că se puteau bucura de admirația, mai ales a băieților de liceu cu note bune la mecanică și cu vise îndreptate spre intruchipări ca ele. Făceau adesea plimbări spre munți și spre mare, alergau pe serpentine și pe magistrale și se simțeau totdeauna în largul lor, călătorind mereu. Toate celelalte mașini de pe alee, petrecînd adesea nopțile împreună, precum fetele într-un cămin liniștit, le știau prietene și le respectau.

Într-o zi, însă, Albăstrița n-a mai parcat lângă Violeta, ci s-a dus sub cel de-al treilea arbore, în colțul grădinii, pe locul unui Olteț care plecase cu stăpînul său în alt oraș. Lîngă ea dormita Roșcata cea dornică de vești:

— Ce e? Ce s-a petrecut cu voi?

Albăstrița, încărcată de nervi, a izbucnit, spunîndu-i, aproape dintr-o dată, că se săturase de mofturile Violetei, că n-o să mai meargă niciodată împreună nicăieri, fiindcă altfel ar risca s-a jungă la fier vechi. Fiindcă, iată, ce se petrecea:

Violeta pare drăguță, sensibilă, curtenitoare, gingașă, dar în realitate e o egoistă greu de suportat, i-a povestit Roșcatei, Albăstrița. Nici n-apucă să iasă bine la drum și se și repede printre celelalte mașini, ca și cum n-ar fi decît ea pe șosea. Se uită într-o parte și-n alta, își caută loc, se strecoară, face piruete, o ia înaintea tuturor. Nu mai vorbesc de marile camioane pe care, bineînțeles, că le depășește, dar cum? Numai cu fițe și cu gesturi iritante, ba, uneori, țipă ca o isterică strigînd să se dea imediat la o parte din calea ei. Mereu dă impresia că unde vrea ea s-a jungă e așteptată de Prințul autoturismelor sau că de prezența ei în locul acela depinde existența pe viitor a tuturor mașinilor lumii. Iar eu, ce puteam să fac? Mă țineam după ea că deeh!, îmi era prietenă! Cînd ajungeam, ne odihneam, dar ea, neastîmpărată, ar fi vrut să plecăm imediat. Și îmi dădea seama că dacă am fi ajuns chiar cu o oră mai tîrziu tot acolo am fi fost: pe marginea unui lac unde, să spun drept, nu se petreceau cine știe ce lucruri deosebite. Dar ea, mereu iritată, voia ca într-o zi să colinde peste tot. Seara, cînd ne întorceam, tremuram de teamă. Țișnea pe șosea ca o rachetă cu zbor orizontal. „Ce mă fac cu ea?” îmi ziceam, și-o luam și eu la goană, să nu ne pierdem una de alta. Mi se părea, că n-aveam roți ci tălpi de schiuri și făceam slalom printre suratele noastre care își aprindeau ochii speriate, dîndu-se repede, într-o parte. Dar dacă n-ar fi reușit să lase cale liberă?

M-am gîndit: de ce să-i mai țin isonul cînd prin comportarea ei m-ar putea mutila? De ce să fiu prietenă cu ea, din moment ce mi se arată ca un dușman? Ea poate se amuză, dar sînt lucruri cu care nu trebuie să te joci. E ca și cum ai arunca bețe de chibrit într-o pădure, după ce le-ai aprins. Nu e oare incendiul gata să se nască?

Ascultînd-o, Roșcata cea dornică de vești s-a întristat.

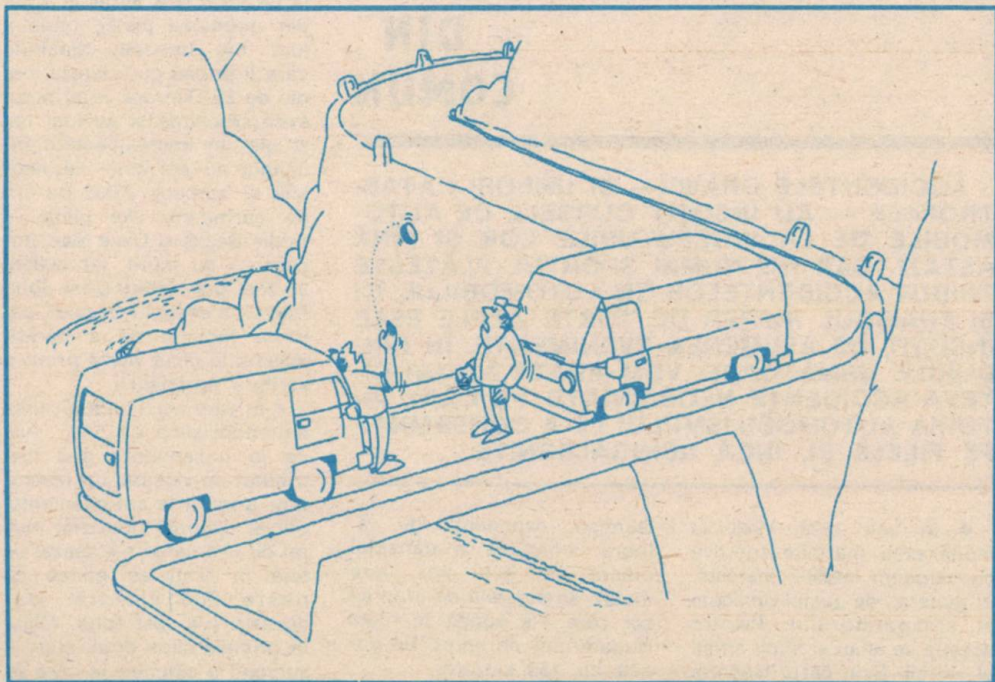
— Îmi pare rău, a zis ea.

Apoi a întrebato:

— Și n-o să vă mai împăcați?

Albăstrița a meditat o clipă, apoi s-a hotărît:

— Ba da, o să fim din nou prietene. Dar numai după ce o să-i deschid ochii spre ce ar putea să se întîmple cu viața ei dacă n-o să-și schimbe atitudinea față de drumurile publice.





ACCIDENTE

IEȘITE DIN COMUN

ACCIDENTELE GRAVE — ȘI UNEORI CATASTROFALE — AU ÎNSOȚIT CÛRSELE DE AUTOMOBILE DE LA ÎNCEPUTURILE LOR ȘI PÎNĂ ASTĂZI. DAR NU NUMAI SPORTUL PLĂTEȘTE TRIBUT ACCIDENTELOR CU AUTOMOBILUL, CI ȘI TRAFICUL RUTIER DE TOATE ZILELE ESTE ÎNSOȚIT DE ASEMENEA EVENIMENTE. ÎN RÎNDURILE URMĂTOARE, VOM ARĂTA NUMAI CÎTEVA ACCIDENTE NEOBIȘNUTE, PE CARE ISTORIA AUTOMOBILISMULUI LE-A CONSEMNAȚ PE FILELE EI, ÎNCĂ NEÎNGĂLBENITE.

• În anii 1929—1930, la modă erau mașinile sportive cu caroserii inedite, marcate, în general, de gustul personal al cumpărătorului. Printre aceștia se aflau și mulți artiști ai vremii. Este cazul Isadorei

Duncan, exponentă de vâloare mondială a dansului clasic din acei ani, care moare strangulată de propriul șal care s-a agățat în roata Bugatti-ului de sport, ce mergea cu 150 km/oră.

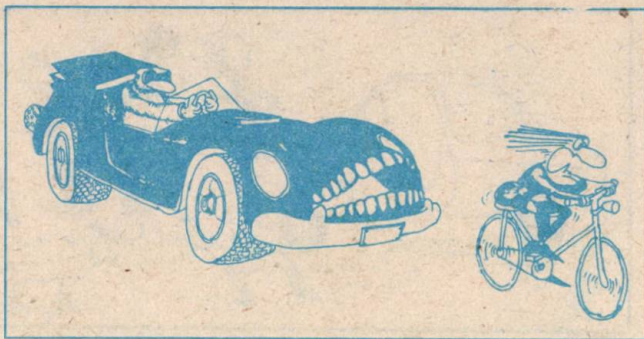
• În anul 1955, în timpul cursei de 24 de ore de la Le Mans, pilotul Hawthorn, care conducea un Jaguar, a încercat să-și depășească un compatriot, pe Macklin, pentru a ieși din fluxul cursei și a se retrage la standul de alimentare. Macklin, surprins, a frînat sec și a așezat mașina, un Austin-Healey, de-a curmezișul pistei. Levegh, un concurent care venea din spate, n-a mai avut timp să evite coliziunea și mașina sa, un Mercedes, a percutat automobilul lui Macklin, apoi s-a lovit de zidul de protecție și a zburat spre spectatori, omorînd 80 de persoane și rănind grav alte 120. „Actor” al acestei drame a fost și marele Juan Manuel Fangio care, însă, printr-o deosebită prezență de spirit, a trecut prin flăcările incendiului, evitînd carambolul și ieșind nevătămat.

• În vara anului 1964, pe pista de la Indianapolis (S.U.A.), peste 300.000 de spectatori plătitori au fost martorii unei drame. Pilotul Dave Mac Donald, care conducea un „Thompson Ford”, a pierdut controlul volanului la un viraj și a intrat în zidul din marginea pistei, unde a luat foc imediat. Mașinile care îl urmau cu o viteză medie de 327 km/oră, n-au putut evita ciocnirea și au luat foc și ele. În impresionantul incendiu au ars cinci automobile și aproape 2.000 de litri de carburant. Doi piloți — Eddie Sachs și Dave Mac Donald — au murit, iar ceilalți au fost grav răniți. Doar John Parnell a scăpat mai ușor, datorită faptului că a părăsit mașina în plină viteză printr-o săritură acrobatică.

• În vara anului 1966, cursa automobilistică de 500 mile de la Indianapolis și-a luat tributul de victime: un concurent a murit la antrenamentul oficial, datorită unui ziar purtat de vînt care i s-a așezat pe față în timp ce gonia cu peste 200 km/oră. Dar aceasta n-a fost totul. Chiar în primele clipe după start, a survenit o ciocnire în care au

fost angrenate 11 automobile. Din întâmplare nici un pilot n-a decedat, dar toate mașinile — valorind la acea vreme peste două milioane și jumătate de dolari — au ars. La acest „act” al cursei au asistat 250.000 de spectatori plătiți.

• La 28 mai 1973, câteva sute de mii de spectatori au asistat la o dramatică întâmplare petrecută pe circuitul de la Indianapolis. Pilotul Bobby Unser, care conducea o mașină Eagle echipată cu motor Offenhauser, a fișnit înainte încă din primul tur. Dar nici nu s-a încheiat primul tur și s-a dezlănțuit dezastrul. Pilotul Jerry Grant, aflat la mijlocul convoiului a lovit cu mașina sa automobilul lui Salt Walther. Acesta din urmă a fost proiectat în zidul de protecție, de unde a ricoșat făcând un spectaculos zbor pe deasupra pistei și, după cadere, angajând în accident încă 12 automobile. În timpul exploziei, metanolul din rezervorul mașinii lui Walther s-a răspândit spre tribună, incendiind hainele a 13 spectatori. Lovit puternic și ars la față și la mâini, Walther a fost transportat la spital în stare desperată. Cursa a fost oprită din cauza unei ploierențiale. La 30 mai 1973 s-a reluat turbata „coridă”. La un moment dat, Swede Savage se află în fruntea plutonului de alergători pînă în turul 50. El gonea nebunește la volanul mașinii sale Eagle, avînd de bună seamă în minte speranța unei victorii ce se apropia. Dar din cauza uleiului

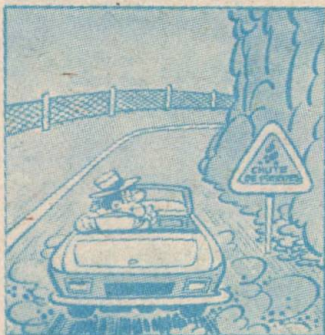


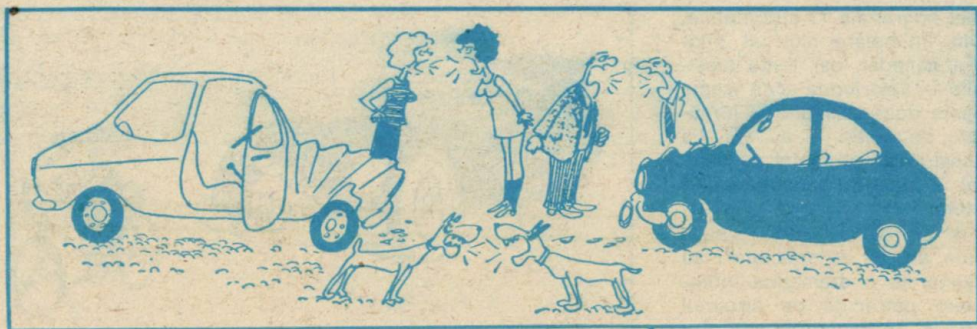
împrăștiat peste tot de motoarele explodate, pista devenise extrem de alunecoasă. La ieșirea dintr-un viraj, Savage n-a mai putut stăpîni bolidul încărcat cu câteva sute de litri de metanol și s-a izbit de zidul de protecție. Din nou explozie, din nou incendiu. În stare gravă, pilotul a fost dus la spital și, peste câteva săptămîni, a murit. Grăbită să se deplaseze la locul accidentului, o ambulanță a strivit în calea sa un biet mecanic al echipei STP. Și cam tot în același timp, un fotoreporter urcat pe un turn, unde nici un alt confrate de al său nu îndrăznise să se urce, s-a prăbușit de acolo sporind cu încă o victimă „bilanțul” acestui concurs.

• În primăvara anului 1975, Marele Premiu al Spaniei s-a desfășurat pe circuitul de la Montjuich. Întrecerea trebuia să se desfășoare pe parcursul a 75 ture de circuit. Din păcate, concurenții n-au putut acoperi nici măcar jumătate din distanța fixată, pentru că, în turul al 26-lea, s-a produs

un grav accident: aripa deportată a mașinii lui Rolf Stommelen s-a desprins și a zburat spre tribune. Cum pe tronsonul respectiv (un viraj larg, de stînga, în pantă ușoară) se rula cu 270—280 km/oră, automobilul lui Stommelen s-a dezechilibrat și a început un dans fantastic dintr-o parte în alta a pistei. În final, mașina s-a oprit într-o glisieră de securitate, dar bucăți din ea au fost proiectate cu putere spre spectatori, oficiali și ziariști. Pilotul a scăpat cu viață, însă în accident au murit cinci persoane (printre care și doi ziariști), iar alte șase au fost grav rănite.

• În vara anului 1975 la Belfast (capitala Irlandei de Nord) un bărbat angajat în traversarea unei străzi a fost lovit mai întâi de un taxi; apoi, în timp ce se afla încă la pămînt, a fost izbit de un al doilea automobil, care l-a azvîrlit spre trotuarul opus. În momentul cînd mai multe persoane s-au repezit să-i vină în ajutor a apărut o autodubă





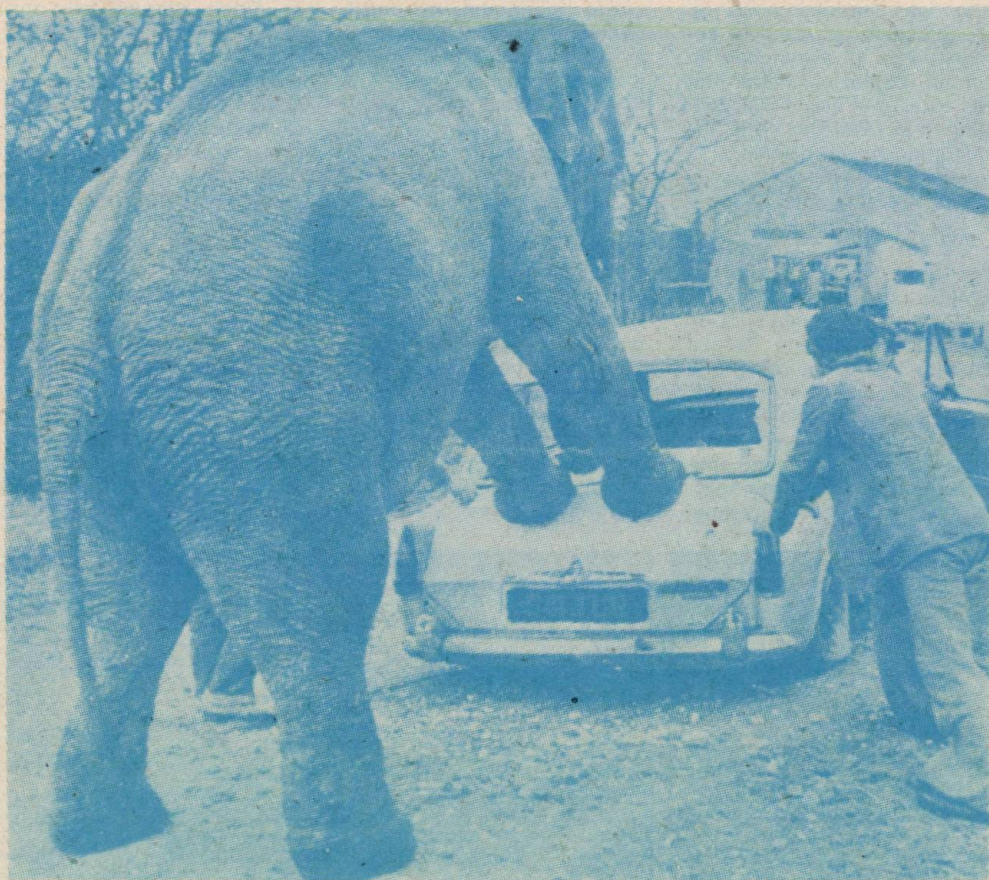
care, nereușind să evite grupul de pietoni, l-a lovit din nou pe accidentat și pe alți doi inși. În sfârșit, o altă mașină, venind din spate, a dat la rîndul ei peste nefericitul trecător. Ca prin minune, însă, acesta a suportat cu bine veritabilul „șoc automo-

bilistic“, alegîndu-se doar cu un picior rupt și ușoare fracturi în regiunea lombară și zona cutiei craniene.

• La începutul verii anului 1976, în orașul Sao Bento (Brazilia) o mașină a derapat pe un tronson umed, „a ras“ o trecere de pietoni omorînd

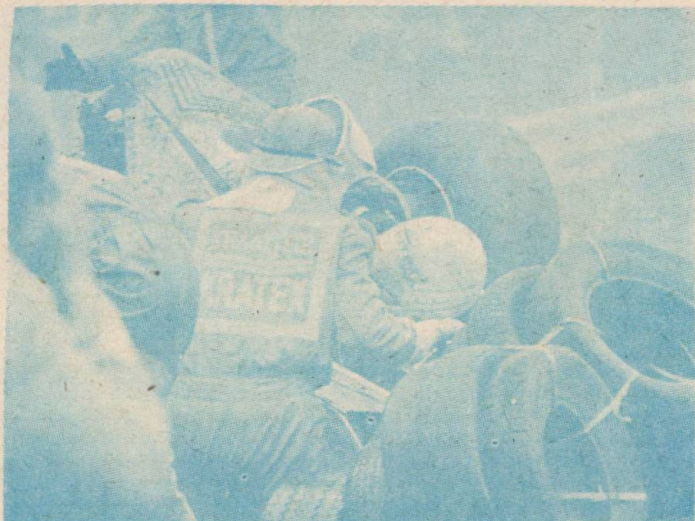
patru persoane, s-a urcat pe trotuar, unde a omorît alți trei, s-a rostogolit peste plaja unui ștrand, omorînd încă șase, ca să cadă în bazinul plin cu oameni, unde a mai omorît încă patru persoane.

I.M.

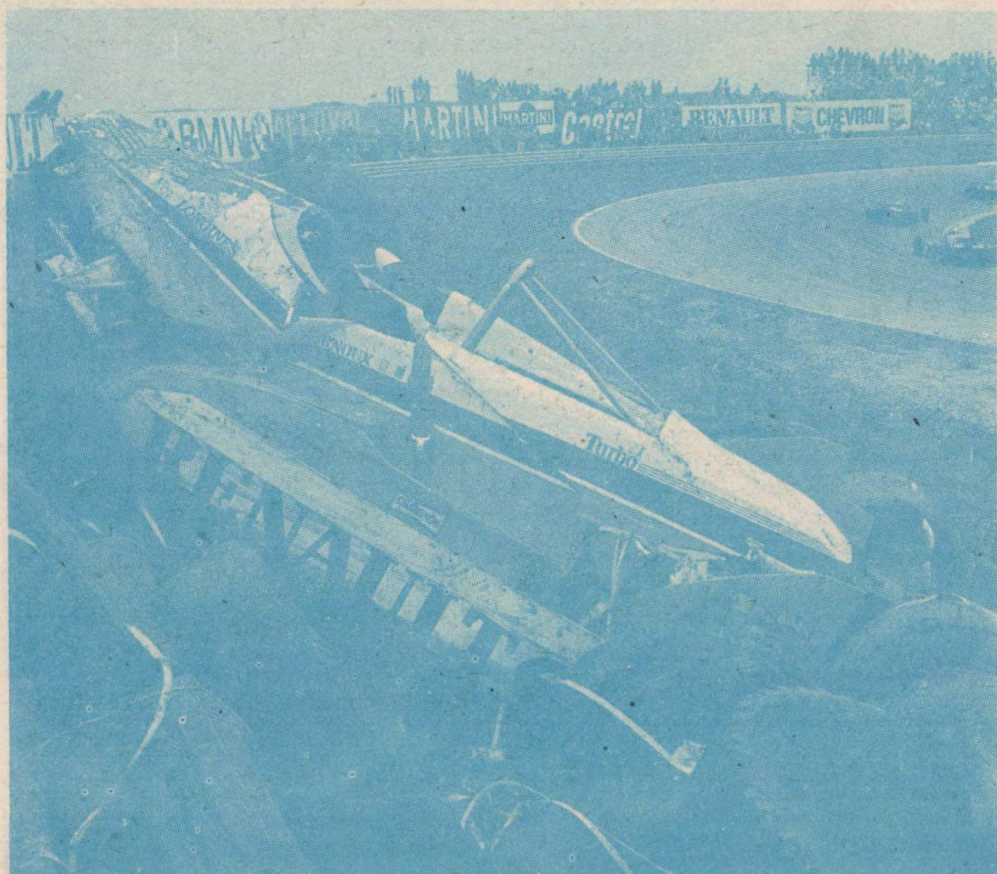


1—2. Un accident, în virajul Tarzan, de pe autodromul Zandvoort. René Arnoux (pe atunci în echipa Renault) pierde o roată de la mașină și ajunge în grămada de cauciucuri. Coliziunea s-a produs la peste 260 km/h și totuși, pilotul a scăpat nevătămat.

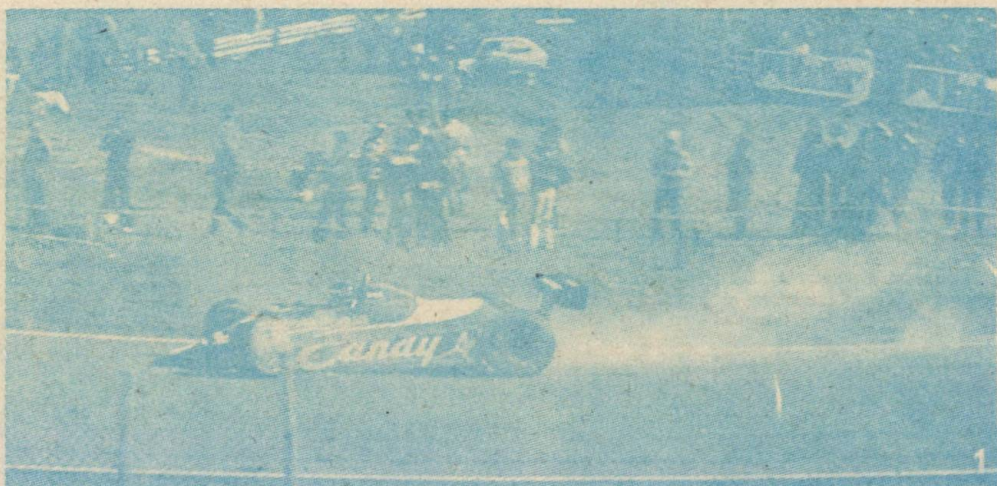
3. Tot la Zandvoort a trecut printr-un accident spectaculos și tânărul pilot Derek Daly (Tyrrell). Trei din fazele accidentului, din care pilotul nu s-a ales nici măcar cu o zgîrietură, se pot vedea în imaginile alăturate.



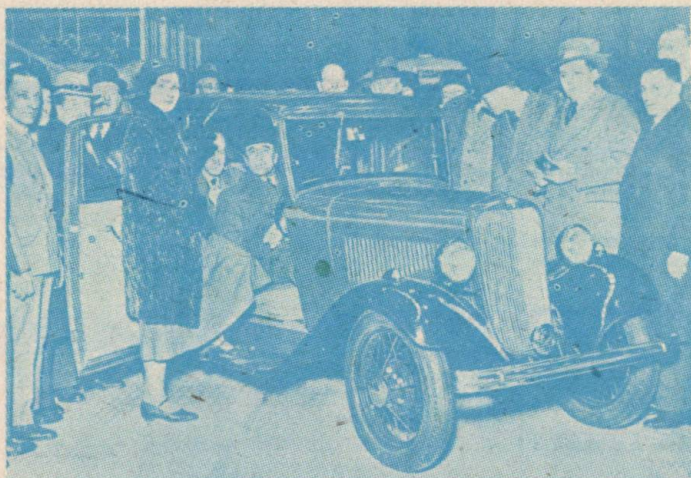
1



2



Politia rutiera a orașului australian Queensland acționând împotriva vitezomanilor înarmat cu o cameră de luat vederi, poliștii fotografiază autoturismul delinvent, înregistrând autoturismul ziua, ora și minutul comiterii infracțiunii.



Fotografie de epocă, datînd din luna februarie 1932! Cu ocazia salonului special „Ford Motor Exhibition” a fost expus modelul „Ford Y”, a cărui producție de serie a început în august 1932.

CONFLICTUL „CADOURILOR”!

Mai multe firme americane, specializate în locații de autoturisme - Hertz, Avis, National etc. - s-au aflat în conflict, acuzându-se reciproc de deturnare de clienți. Se spune că, în ultima vreme, birourile a două mari agenții „s-au transformat actualmente în veritabile temple de ofrande oferite clienților”. Cel care dorește să i se rezerve un autoturism, la una din firmele citate, se vede în fața unui splendid cadou, publicitar.

Marile societăți nu umblă cu jumătăți de măsură. Pentru o singură comandă, „Hertz” oferă mingi de golf, mici aparate de calculat etc. „Avis” oferă saci de volaj, umbrele și parfumuri. Clienții „grași” au surprize pe măsură: pentru 40 de rețineri de mașini în locație - un televizor în culori!

Purtătorul de cuvînt al uneia dintre societăți a subliniat, el însuși, fără jenă, că „acțiunea - cadouri este o afacere costisitoare, plătită, pînă la urmă, de către client”. Rățiunea acestei campanii provine din situația declanșată de nivelul cererii care era în scădere. Situația a decurs și ca urmare a faptului că toate companiile aeriene înregistrau pasageri puțini. Atunci s-a ivit ideea unui autoturism în locație și s-a recurs la acțiunea - cadouri.

În final diferendul, cu învinuirile reciproce dintre societăți, s-a amplificat prin „migrarea” directorului unei societăți la rivala sa, transportînd în valiză și documente și secrete comerciale. S-a subliniat în cercurile de specialitate „natura schimbătoare” a insului respectiv.



V.T.A. ÎN UNELE ȚĂRI

ALIANȚA INTERNAȚIONALĂ DE TURISM (A.I.T.), ORGANISM MONDIAL AL TURISMULUI ȘI AUTOMOBILISMULUI, A PUBLICAT, RECENT, DATELE PRIVIND ANCHETA INTERNAȚIONALĂ REFERITOARE LA CONTROLUL TEHNIC AL AUTOVEHICULELOR.

DATELE SINTETICE SÎNT URMĂTOARELE:

Țara	Autoturisme VERIFICAREA TEHNICĂ	Autobuze	Inspecție suplimentară	
			în caz de accident grav	la schimbarea proprietarului
0	1	2	3	4
Austria	anual; la cumpărarea unui autoturism nou, după 3 ani	anual	obligatorie	obligatorie
Belgia	la 2 ani; la autoturism nou, prima verificare după 4 ani	de 2 ori pe an	"	"
Finlanda	anual; la un autoturism nou, după 2 ani	"	"	"
Franța	nereglementat; taxiurile — anual	anual autovehiculele cu pînă la 8 locuri; celelalte de două ori pe an	"	"
R.F.G.	la 2 ani; cele noi după 3 ani	—	—	—
Italia	la 5 ani	anual	obligatorie	—
Japonia	la 2 ani	anual	—	—
Luxemburg	anual; la cele noi după 3 ani	bianual	—	obligatorie
Marea Britanie	anual; la cele noi după 3 ani	anual	—	—
Norvegia	la 2 ani; la cele noi după 4 ani	la 2 ani	obligatorie	obligatorie
Olanda	nereglementat	bianual	—	—
Spania	nereglementat; mașinile de închiriat de 2 ori pe an	bianual	—	—
Suedia	anual; la cele noi, după 2 ani	anual	—	—

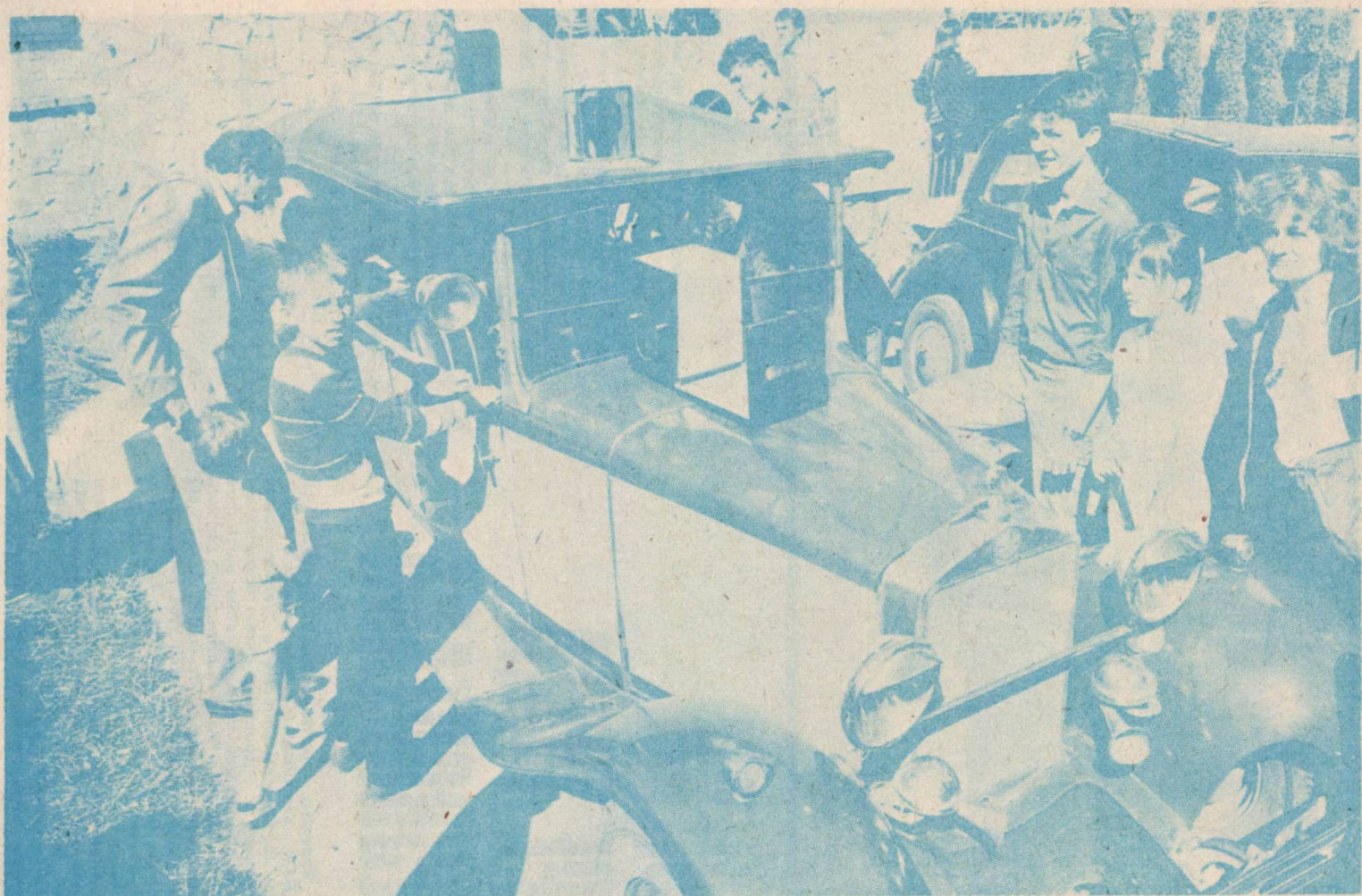
Din cele de mai sus rezultă că reglementarea verificării tehnice variază de la țară la țară.

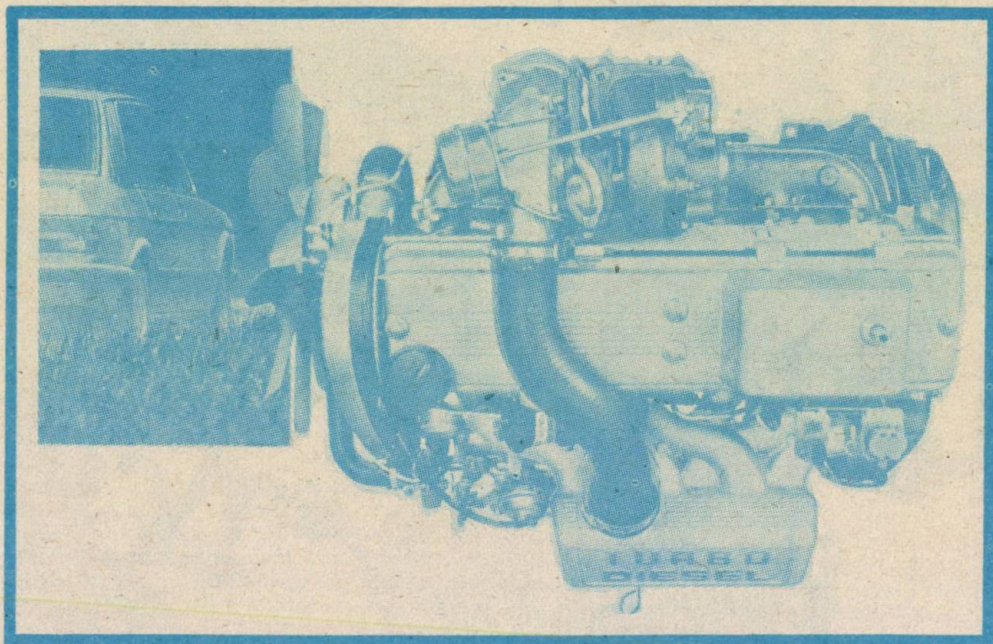
Comunitatea europeană a țărilor occidentale a încercat să reglementeze uniform problema verificărilor tehnice ale autovehiculelor, fără însă să realizeze acest deziderat. O înțelegere s-a obținut numai în privința autovehiculelor cu un tonaj mai mare de 3,5 tone

cît și pentru mașinile salvării și taximetre.

În țările socialiste, verificarea tehnică a autovehiculelor are o reglementare precisă, cu o metodologie bine stabilită, ținîndu-se seama că acest procedeu constituie un factor important al siguranței rutiere.

dr. O. REINDL





DIESEL PE PIAȚA EUROPEANĂ

Federația Internațională a Automobilului (F.I.A.) a publicat (pe baza cifrelor obținute de la Camera Sindicală a Constructorilor francezi de automobile) datele documentare privind vânzarea de automobile particulare noi cu motoare Diesel în principalele țări constructoare de automobile. Astfel, din 9.329.612 automobile vândute în anul 1984, cele cu motoare Diesel reprezintă cca. 13,5% adică 1.236.714 (cu 30,6% mai mult față de anul 1983).

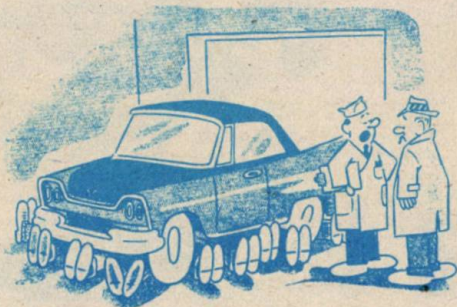
Creșterea simțitoare a interesului pentru automobilele cu motoare Diesel se constată în: Belgia, unde reprezintă 27,5%, Franța 13,7%, Luxemburg 15,3%, Italia 25,7%, Olanda 13,2%, R.F.G. 13,3% din totalul vânzărilor de autovehicule.

Principalele firme constructoare de automobile cu motoare Diesel care înregistrează o creștere a desfacerii sunt cele italiene cu 21,9% din vânzările pe piața europeană, procent superior desfacerilor americane care dețin numai 13,7% din totalul vânzărilor.

Principala piață europeană de desfacere a automobilelor cu motoare Diesel este Italia, în care, în anul 1984, s-au vândut 421.390 de asemenea automobile.

O reducere a vânzărilor de automobile cu motoare Diesel se constată la mărcile vest-germane — care dominau tradițional această piață — cifrele indicând o scădere de la 36,1% (1983) la 30,2% (1984) din totalul vânzărilor în R.F.G.

Alte mărci de automobile, ca de exemplu cele japoneze, engleze, spaniole, ca și cele din țările socialiste, prezintă o stabilitate în porțiunile de desfacere.



ASIGURAREA AUTO PE MAPAMOND

● Pe plan mondial există, în prezent, patru sisteme de asigurare internațională:

- **Cartea verde** recunoscută de 37 țări;
- **Cartea albastră** recunoscută de țările socialiste europene;
- **Cartea brună** recunoscută de 19 țări din Africa Occidentală (ECOWAS);
- **Cartea portocalie** recunoscută de 17 țări, în principal țări arabe.

25 de țări nu recunosc nici o carte. Acestea sînt unele țări din America de Nord, America Centrală și de Sud, Australia, Asia și Africa (cu excepția celor 19 țări care recunosc cartea brună și 4 țări care recunosc cartea portocalie: Egiptul, Libia, Marocul și Tunisia).

● Perioada de valabilitate variază de la 1 zi (R.D.G.) la 6 luni (Bangladesh). În general, aceste asigurări au o valabilitate de o lună.

● Există 21 de țări care nu recunosc nici o asigurare străină: Afganistan, Argentina, Australia, Canada, Costa Rica, India, Jamaica, Japonia, Kenya, Madagascar, Malawi, Insulele Maurițiu, Mexic, Noua Zeelandă, Pakistan, Paraguay, Peru, Tanzania, Venezuela, Zair, Zambia.

● Unele țări nu recunosc decît polițele de asigurare emise pentru cetățenii care se deplasează în țara vecină: Malaiezia — Singapore și viceversa, Canada pentru S.U.A.

● S.U.A. și Zimbabwe sînt singurele țări din lume care recunosc polițele de asigurare ale tuturor celorlalte țări emise pentru turiștii care se deplasează în cele două țări.

Africa de Sud nu recunoaște decît polițele de asigurare națională emise de țările vecine.

Nigeria și Ghana nu recunosc decît cartea brună. Kuwait și Irak nu recunosc decît cartea portocalie.

● Asigurarea de răspundere civilă (dezdăunarea tertului victimă a unui accident rutier) este:

- obligatorie în 90 de țări;
- obligatorie în caz de vătămări corporale în 28 de țări.

Cuantumul dezdăunării este:

- nelimitat în 19 țări;
- nelimitat pentru vătămări în 9 țări;
- nelimitat ca număr de accidente și de persoane în 21 de țări.

În celelalte țări există limitele stabilite prin lege.

ATENȚIE, PARCAREA INTERZISĂ!

Problema parcării autovehiculelor în locuri interzise este de o actualitate stringentă în marile metropole europene.

Autoritățile locale se văd nevoite a găsi soluții cît mai eficiente care să elimine și să prevină practica din ce în ce mai accentuată de parcare a autovehiculelor în locurile interzise îngreunîndu-se astfel fluența circulației și normala desfășurare a traficului rutier.

La Paris, deși numărul de parcuri cu plată a crescut în intervalul 1973—1984 cu 4,5%, numai 54% din automobilisti își parchează autovehiculul în locurile permise.

Statisticile poliției pariziene arată că 16% din automobilisti folosesc pentru parcare drumurile destinate circulației pietonilor, 5% stațiile de oprire, a mijloacelor de transport în comun și 6% intersecțiile. Dintre contravenienți numai 2,8% au putut fi amendați în anul 1984, ceilalți sustrăgîndu-se.

La Londra, s-a constituit o unitate de poliție specială care pune zilnic 250 de saboți de blocare a autovehiculelor parcate pe locuri nepermise în centrul orașului. Automobilisti contravenienți sînt obligați să plătească o amendă bănească de cca. 30 lire pentru a-și recăpăta autovehiculul blocat prin saboți.

Metoda folosirii de saboți de blocare a dus la o scădere cu 40% a acestor contravenții, în primele 6 luni de la introducerea acestei măsuri.

În R.F.G. se folosește metoda ridicării autovehiculelor parcate în locuri nepermise, de către unitățile de poliție, contravenienții fiind amendați, iar fapta înscrisă în evidența centrală a persoanelor ce încalcă normele de circulație de la Flensburg.

Se apreciază că prin această metodă se restabilește mai operativ fluența circulației rutiere, fără a stînji normala desfășurare a traficului.

Fără îndoială că edilii marilor orașe sînt puși să rezolve problematica parcarilor apelînd și la măsuri administrative coercitive pe lîngă cele de sistematizare urbană.

dr. O. REINDL



CAI PUTERE, DE DRAGUL PUTERII?...

În ultima vreme, specialiștii poartă ample discuții în legătură cu creșterea, de cele mai multe ori inutilă, a puterii motoarelor și în special a celor de mică cilindree.

Dacă ar fi să credem pe unii constructori de autoturisme, puterea sporită a motoarelor și reprimile mai bune, ce le realizează sînt într-o mare măsură argumentele cele mai importante pentru achiziționarea unui autoturism nou. De altfel, majoritatea concesionarilor și agenților de vânzări susțin că puterea motoarelor în kilowați sau în cai putere, viteza maximă ce o poate realiza automobilul respectiv au o mai mare importanță decît prețul și confortul unui autoturism.

O ținută bună de drum, cît și dotările prin care mașinile sport se distingeau, cu cîțiva ani în urmă, față de autoturismele berlină, pot fi astăzi întîlnite la multe autoturisme chiar de cilindree mică sau mijlocie: frine cu discuri, ventilate, radiatoare de ulei, turometre etc. E adevărat, micile autoturisme, foarte rapide, au un succes enorm, dar în foarte multe cazuri aceste mașini sînt mai rapide decît reacțiile celor care se află la volanul lor. Mulți constructori de automobile europeni și chiar din Japonia au echipat unele din modelele lor de mic litraj chiar și cu turbocompresoare, cu dispozitive de injecție costisitoare sau cu chiulase cu 16 supape pentru cei 4 cilindri. Sînt lucruri care, fără îndoială, pot entuziasma un specialist, dar care în viața de toate zilele pot deveni cauza unor neplăceri sau, pentru unii conducători auto, chiar o sursă suplimentară de accidente.

În practică, un motor mai puternic poate să prezinte avantaje și o creștere a siguranței numai pentru un conducător auto cu experiență. Dar ne îndoim că obținerea unei accelerații de 11 sau 14 secunde, de la 0 la 100 km/h, sau o viteză maximă de 145 sau 152 km/h, pot conveni unui conducător auto mediu, fără pretenții. De aceea, mulți specialiști consideră că este inutilă mărirea puterii motoarelor de mică cilindree, chiar și numai pentru faptul că aceasta se face în detrimentul duratei de viață a motorului. Această escaladare a puterii este citeodată absolut de neînteles, cu atît mai mult cu cît, în majoritatea țărilor europene (cu excepția R.F.G.), viteza de circulație pe șosele este limitată. Și ca o consecință a acestui fapt, sînt foarte mulți conducători auto care, în condiții de legalitate, nu pot folosi niciodată sau numai în ocazii rare puterea maximă a motoarelor autoturismelor pe care le conduc. Ba mai mult, există încă un număr și mai mare de conducători auto, între care se disting femeile, care nici măcar nu se gîndesc să facă apel la performanțele maxime ale autoturismelor lor.

În fine, mai recent, dat fiind și costul mereu crescînd al benzinei, cel mai solid argument în vânzarea unui autoturism a devenit cifra medie a consumului la 100 km, pe care producătorii de automobile au grijă să o calculeze aproape la decilitră și să o treacă obligatoriu după caracteristicile și performanțele motorului.

Toate acestea denotă clar cît de repede se poate schimba azi optica unui potențial cumpărător de autoturism care pune în balanță performanțele unui model cu particularitățile traficului din fiecare țară, dar mai ales cu cheltuielile de întreținere, care se pare că tind să devină încetul cu încetul factorul determinant în alegerea unui nou autoturism.

Liviu Cristian TICA



BUNUL SIMȚ ȘI MECANICA AUTO

De regulă, argumentul de autoritate este represiv. Cea mai frecventă victimă a sa e judecata personală, buhul simț.

Este ultracunoscută îndirjirea cu care școlarii mici fac apel la „așa a zis tovarăsa învățătoare”, argument de autoritate în fața căruia nici un altul nu mai poate avea putere.

În viața socială există meserii, îndeletniciri etc., care au dobândit o astfel de autoritate încât oamenii își orientează acțiunile necondiționat după orice sau oricine le reprezintă în ochii lor. În acest sens, orice persoană individuală se substituie domeniului, astfel încât „așa a zis doctorul” înseamnă „așa a zis medicina”.

În prima sa fază, credința în argumentul de autoritate este pozitivă: omul e stimulat spre instruire, spre rigoare și competență. Mai departe, însă, cantonarea în această relație devine, cum am mai spus, un factor represiv, de limitare a gândirii personale, a inițiativei proprii.

În ultimii ani, este lesne de presupus, nivelul de competență al masei automobilistilor a crescut, iar acesta constituie fundalul pe care autoritatea... argumentului de autoritate (în sensul lui represiv) pălește treptat. Pe măsură ce omul știe mai multe, el învață să-și pună întrebări. De asemenea, în mod oarecum paradoxal, pe măsură ce crește competența, crește și intervenția bunului simț, a logicii naturale, să-i zicem. Automobilistul învață să nu mai pună în opoziție aceste două surse: cartea și logica bunului simț — ci dimpotrivă, să le armonizeze, să le folosească în mod suplu și pe situații nuanțate. Se ajunge până acolo încât în situații pentru care omul nu deține explicațiile tehnico-științifice, el poate lua decizii juste pe baza bunului simț, tocmai fiindcă a înțeles esențialul: tehnica și știința, oricât de înalte, constituie cel mai adesea o prelungire a supozițiilor bunului simț. O confirmare și nu o infirmare a lui.

Astfel se petrec lucrurile de multe ori și în ceea ce privește raportul omului cu automobilul. Spunea odată un specialist: „Husa este necesară nu atât împotriva intemperiilor, cum se crede, cât împotriva soarelui”. Acel „cum se crede” marchează tocmai logica bunului simț, de astă dată contrazis de specialist. Dar nu într-o măsură exclusivă, pentru că un bun simț de a doua instanță ne-ar putea spune ceea ce ne spune și specialistul: că împotriva umezelii husa nu poate face mare lucru, dar opunându-se razelor fierbinți ale soarelui, ea protejează eficient vopseaua, caroseria în general.

Împrejurarea clasică în care logica bunului simț trebuie să ia o hotărâre pe cont propriu este aceea cînd se ciocnesc „cap în cap” două sau mai multe argumente de autoritate. Altfel

spus, atunci cînd un mecanic îți dă o explicație, un altul, alta. Ce face automobilistul care este prizonierul argumentului de autoritate? Merge la al treilea, la al patrulea. Adică, își consolidează dependența și... deruta.

Iată însă un caz în care bunul simț a intervenit la timp. Posesorul unei Dacii „tinere” (3000 km la bord) se plînge că mașina, deși la ralanti merge frumos, în sarcină are întreruperi. (La service, explicațiile proprietarului au fost desigur, mai la subiect). Primul mecanic i-a umblat la carburator, curățînd minuțios canalizațiile, jicloarele etc. Rezultatul? Nici o ameliorare. Al doilea a umblat la aprindere. Tot nimic. Al treilea din nou la carburatie. Același rezultat. Și acum să schimbăm puțin unghiul discuției: încă din fazele preliminare omul declarase că mașina are bujiile aproape noi. El întrebasese totuși dacă n-ar putea veni cusurul de acolo. Dar toți specialiștii au înlăturat bănuiala: bujiile erau ca noi, iar motorul mergea perfect la ralanti.

Și totuși, exasperat de infructuoasele tentative, automobilistul a schimbat singur bujiile și totul a revenit la normal. O măsură la întimplare? Da și nu. Da, pentru că el nu deținea explicația tehnică (ce i s-a furnizat mai târziu) și anume aceea că unele bujii, chiar noi, își relevă defectele abia la turatii mari în sarcină. Nu, pentru că logica bunului simț îi spunea că defectul putea veni exact din direcția pe care o ignoraseră toți meseriașii. Nu rareori specialiștii folosesc această butadă: „era prea simplu ca să-mi pot da seama”.

Mai departe: bunul simț îți spune că demarajele în trombă n-au cum să-i facă bine unui autoturism. Orice specialist va confirma această presupunere (planetare bruscate, ambreiaj uzat excesiv etc.).

— Bunul simț îți spune că frinele intempestive aduc prejudicii. Orice începător care apasă brusc pe pedala de frînă (fără ca între timp să și debreieze) se trezește că motorul mașinii sale s-a oprit și atunci are un moment de culpă. E reacția bunului simț: un motor care se oprește singur nu o face de plăcere și nici cu ușurință, ci obligat, constrins, forțat. Expus, deci, defectării.

— Bunul simț îți spune că nu e bine să dai la cheie orbește, des, nervos. Specialistul îl va confirma, explicîndu-ți că la o acționare a demarorului bateria se „vlăguiește”, astfel că pentru a doua acționare ea trebuie lăsată puțin „să-și revină”.

Că există și reversul? Sigur că există. Sigur că mecanicul care-ți spune „dom’le, eu n-am nevoie de tester, mai bună e urechea” nu reprezintă victoria bunului simț asupra pedanteriei tehnice, ci retragerea în rudimentarism.

Bunul simț și instruirea tehnică nu trebuie înțelese deci, în competiție, cu atât mai puțin în conflict, ci într-o permanentă colaborare și acomodare reciprocă. În asemenea măsură încît ele cresc direct proporțional una față de alta.

Astfel încît, prima chestiune de bun simț — în materie de tehnică auto, ca și în general — este să tratezi însuși argumentul de autoritate, nu cu evlavie, nu cu servilism intelectual, ci cu realism și spirit critic. Adică, cu bun simț!

Traian ILIE

CÎMPULUNG- CURTEA DE ARGEȘ

Mereu mai numeroșilor amatori de turism cultural le sugerăm un traseu rutier, restrîns ca lungime, dar dens în obiective turistice încărcate de istorie, de cultură românească veche și de frumuseți naturale. Ne vom limita, deci, la itinerarul Cîmpulung-Curtea de Argeș, tronson de drum modernizat, ușor de efectuat și de automobiliștii începători, chiar și în condiții meteo mai puțin favorabile. Dacă spațiul grafic ne-ar permite, am adăuga acestui traseu și celălalt corespondent al său, din aceeași zonă turistică — Cîmpulung — Nămești — Stoenesti — Cetățeni, traseu aproape la fel de bogat în istorie românească.

Pentru moment, deci, ne vom opri la prima variantă pentru care vă propunem ca loc de prim popas — **Cîmpulung**, situat pe DN 73 la 51 km. de Pitești și 83 km. de Brașov. **Principalele obiective turistice:** „Ansamblul feudal „Negru Vodă”, început de Basarab I în jurul anului 1310. În 1628 un cutremur de pământ a prăbușit biserica din cadrul ansamblului, clădirea fiind refăcută de Matei Basarab în perioada 1635—1636, pe temeliiile celei vechi. În 1737 turcii au incendiat ansamblul, care, însă, în același an a fost refăcut. Distrus, din nou, în 1802 de un alt cutremur, monumentul este rezidit din temelii între 1827—1832 de domnitorul D. Ghica. Din epoca lui Matei Basarab se mai păstrează „Casa domnească” (1650) și „Turnul clopotniță” (1635—36) care are o înălțime de 36 m.

În tipografia „Ansamblului feudal” construită de Matei Basarab s-au tipărit trei cărți în limba slavonă și prima tipăritură cu conținut moral-filozofic în limba română. Monumentul tezaurizează, de asemenea, un bogat inventar de artă și o amplă bibliotecă cu vechi cărți românești. „Ansamblul Bărăției” este cel de-al doilea monument istoric al orașului, amplasat tot pe str. Negru Vodă. Din ansamblu s-a păstrat o biserică de piatră și turnul clopotniță. După incendiul turcesc din 1737, Bărăția a stat în ruină pînă în 1760, cînd a fost reparată.

Pe străzile Alexandru Voievod, Republicii și Fundeni se găsesc alte trei monumente de artă veche românească: Subești, Biserica Domnească și Fundeni, toate construcții datînd din secolul 16.

Foarte interesantă este „Crucea Jurămîntului” încastrată în peretele imobilului cu nr. 102 de pe str. Negru Vodă. Ridicată în decembrie

1674, în timpul domniei lui Gh. Duca, inscripția de pe cruce statorește privilegiile de autonomie ale orașului. „Muzeul orașenesc”, cu secții de istorie și artă (str. Negru Vodă) și etnografie (str. Republicii), „Monumentul lui Negru Vodă” (de pe aceeași stradă), „Monumentul eroilor” (Pta Republicii), „Grădina publică” și Parcul Olga Bancic întregesc tezaurul de istorie și artă al acestei localități cu peste șase secole de atestare istorică.

Pentru efectuarea traseului propus, se părașeste Cîmpulungul rînd pe D.N. 73 spre Pitești. După 7 km. de rulaș pe șosea, veți vira la stînga urcînd pasajul supratran care vă conduce pe D.N. 73 C. în direcția Domnești-Curtea de Argeș. Acest drum (cunoscut și sub denumirea de „drumul voievozilor”) este în întregime modernizat, avînd o terasă frumoasă care străbate cele șase muncel acoperite de o floră bogată. După traversarea satului Godeni (atestat în 1461) se pătrunde în Berevoești, localitate în care vă recomandăm să poziți în clădirea vechii școli în care este amenajată o adevărată „galerie de artă în mediul rural”, galerie ce cuprinde o parte din tablourile donate satului natal de către Mihai Tican Rumano. Din Berevoești drumul vă va conduce în comuna Domnești (atestată documentar în 1523) cea mai frumoasă așezare de pe Riul Doamnei. Oricît de grăbiți ați fi, vă recomandăm să nu traversați această localitate înainte de a vizita „Expoziția permanentă de artă feudală” (amenajată în clădirea căminului cultural), care cuprinde numeroase cărți vechi românești și o foarte valoroasă colecție de icoane din mediul sătesc (una dintre acestea datînd de pe vremea lui Neagoe Basarab).

După trecerea podului pe Riul Doamnei vă sugerăm o mică deviere (spre dreapta) de la D.N. 73 C pentru a ajunge, după un rulaș de 4 km. în Comuna Corbi (atestată documentar, într-un hrisov al lui Vladislav al II-lea, în 1456), unde, în satul Jgheaburi aveți de vizitat un obiectiv de raritate: „monumentul rupestre”, beneficiarul celui mai vechi ansamblu de pictură din Țara Românească, pictură realizată între sfîrșitul secolului 13 și mijlocul secolului 14. Fragmente din această pictură se mai păstrează în absida altarului și pe peretele de sud al bolții.

După părerea unor cercetători, această localitate este locul din care a pornit vestita fa-

milie a Corvineștilor. Din Corbi, prin Nucșoara, pe un drum forestier bine întreținut, urmând, spre izvor, Riul Doamnei puteți pătrunde în inima munților, pe lângă barajul de la Văsălat sau prin Valea Rea.

Revenind în D.N. 73 C, din Domnești primul popas de interes, în drumul către Curtea de Argeș, este localitatea Mușătești (la care se ajunge printr-o deviere de 2 km. spre stînga din D.N. 73 C.) atestată documentar în anul 1475. În căminul cultural din Mușătești este organizat un interesant muzeu cu exponate ce reflectă geniul creației populare locale și momente din zbuciumata istorie a acestei așezări care, grație localnicului C. Dobrescu-Argeș a scos în tiparnița satului gazetele „Țăranul” (1875) și „Gazeta țăranilor” (1892). De asemenea, vă propunem ca înainte de a urma traseul spre Curtea de Argeș să pătrundeți pe drumul local care urmează apa Vîlsanului și să poposiți și în localitatea Brădetu, beneficiara unui complex sanatorial (din 1976) cu excelente ape minerale sulfuroase și cloruro-sodice similare celor de la Olănești, Căciulata-Calimănești. În Brădetu aveți posibilitatea de a vizita „Schitu Brădetu” — ansamblu feudal menționat documentar în 1506, în timpul domniei lui Radu cel Mare. Ansamblul feudal este considerat de specialiști ca fiind primul monument construit în întregime de meșteri locali, fiind, totodată cea mai veche prelucrare locală a planului triconic cu turlă pe naos. În interiorul ansamblului puteți admira valoroase picturi din sec. 17—18, uși împărătești din sec. 18 și un clopot datat 1745.

Din Brădetu, un drum forestier vă conduce în minunatele Chei ale Vîlsanului, pînă la barajul și lacul de acumulare de pe Vîlsan. Amatori de turism alpin pot urca (din Cheile Vîlsanului) pe poteci marcate pînă pe creasta Munților Făgărași.

Revenind pe D.N. 73 C vă veți îndrepta spre ultimul punct al traseului propus de noi — **Curtea de Argeș**. „Prima capitală a Țării Românești” a fost o așezare în care arheologii au găsit unelte ce datează din paleolitic, iar ca formațiune politică importantă, „așezarea” este menționată în Diploma Ioanîșilor din 1247, sub numele de Voievodatul lui Seneslau. După victoria de la Posada, Capitala țării este mutată de la Curtea de Argeș la Cîmpulung, dar sub domnia lui Vladislav Vlaicu (1364—1377) capitala este readusă la Curtea de Argeș care va rămîne reședința domnitorilor Radu I, Dan I, Mircea cel Bătrîn.

Dintre obiectivele de interes existente în acest vechi leagăn de istorie românească vă recomandăm, în primul rînd, să vizitați „Ansamblul Curții domnești” (str. Negru Vodă). Sub actuala biserică și în jurul acesteia, arheologii au descoperit o altă biserică și o curte feudală care au fost construite în perioada 1220—1235. Monumentul de la Curtea de Argeș este primul monument feudal de mare amploare ridicat în Țara Românească, păstrat într-o stare remarcabilă. Picturile interioare, realizate în vremea lui Vlaicu Vladislav I, sînt situate, pentru calitățile lor artistice, printre cele mai valoroase ansambluri de pictură ale secolului. În Parcul Sin Nicoară, puteți vizita „Ruinele Sin Nicoară”, ruine ale unei clădiri ridicate la sfîrșitul sec. 13 și la începutul seco-

lului următor, aparținînd tipului arhitectonic bizantino-balcanic. Clădirea s-a ruinat, probabil, la sfîrșitul sec. al 19-lea.

Cel de-al treilea obiectiv de mare interes istoric este situat pe B-dul Republicii și acesta este legendara Biserică a Mînăstirii Curtea de Argeș (legendă după care Meșterul Manole a



recurs la jertfa omenească pentru neasemuita reușită artistică a acestui edificiu). Monumentul ridicat de Neagoe Basarab a fost inaugurat de acesta la 15 august 1517. Din păcate, în iarna anului 1611 trupele lui Gabriel Bathory au jefuit acest edificiu, care, reparat de Matei Basarab, cade din nou victimă barbariei otomane în timpul războiului ruso-turc, și al ocupației austriece (ambele în sec. 18), pentru că în 1867, un incendiu să distrugă și o mare parte a interiorului monumentului. Restaurarea a fost făcută între 1875—85 de arhitectul Leconte de Nouy. „Fintina Meșterului Manole”, (aflată peste drum de mînăstire), „Muzeul orașenesc” (str. Sin Nicoară) și „Expoziția de artă plastică” (str. Ștefănescu) vă vor ajuta să vă completați imaginea asupra unuia dintre cele mai încărcate de istorie colțuri ale acestui pămînt de care sîntem cu atît mai statornic legați cu cît ne apropiem mai mult de îndepărtatul lui trecut eroic.

Liviu ȘERBAN

În imagine, ruinele Sin Nicoară din Curtea de Argeș

CINE ȘTIE... CIRCULAȚIE

Cu automobilul ne jucăm la toate vîrstele. Întîi mașinuța trasă de sfoară. Pe urmă, modelele cu cheie. Sau cu baterii. Pe urmă, visăm la bolizii de raliu sau de „Formula 1”. Pe urmă... pe urmă ne trezim oameni în toată firea și vrem să conducem o Dacie. Sau un Olcit. Sau o Skoda. Mă rog, după preferințe. Și visăm toți să căpătăm carnetelul magic. Permisul acela roz care ne dă dreptul să pilotăm, dacă nu în Raliul Dunării, măcar pe distanța București—Cernica tur-retur.

N-am tremurat în viața mea la o teză (nici măcar la matematică) cum am tremurat la examenul de conducere. Și nu eram singurul. Eram o mulțime. Oameni în toată firea. Tați, mame... chiar și bunici, tehnicieni, muncitori-specialiști, contabili, doctori, profesori (ah! să-i fi văzut ce emoții aveau la examen!), ba chiar se spune că într-o serie de candidați s-ar fi aflat și un academician. Toate meseriile, ce mai!

În firle, cum vă spuneam, noi ăștia, candidații, aveam emoții cumplite. Dacă tocmai acum, în timpul examenului, o să ne „bîlbîim” și o să încurcăm pedala de ambreiaj cu cea de frînă? Sau dacă se oprește motorul? Un motor se poate opri oricînd, nu? Alteori, examinatorul te încearcă, te pune în mod intenționat să faci manevre neregulate. Îți spune: luați-o la dreapta. Și la dreapta e sens interzis. Dacă n-ai „citit” bine... strada, ai toate șansele să pierzi examenul.

Și eu aveam emoții, cum v-am spus. Deși învățasem...! Oh! Martoră mi-e Alexandra, fetița mea care tocmai termină clasa a IV-a. Stăteam seara și „toceam” din cartea cu „Întrebări și răspunsuri pentru învățarea circulației” și nu-mai ce mă trezeam cu fie-mea lingă mine.

— Ce faci, tati, iar citești?

— Îhm!... făceam eu, fără să ridic nasul din carte.

Urma o pauză, vai, tare scurtă! Și pe urmă:

— Tati, mai ai mult! Cînd termini?

— Ce să termin? Întrebam eu, încercînd în același timp să citesc mai departe.

— Cînd termini de citit?

— O să termin dacă-o să mă lași în pace... explodam, sîcîit. Dacă nu, n-o să termin niciodată.

— Da' ce, nu te las eu, se bosumfla Alexandra. Poftim, te las! Voiam numai să te mai întreb ce semn e ăsta?

— Care?

— ăsta. Și-mi arăta cu degetul semnul asupra căruia își fixase nedumeririle.

— Semnul ăsta „spune” că n-ai voie să depășești viteza înscrisă pe el, îi explicam eu, doritor pe de-o parte să am în fine liniște, mîndru pe de altă parte că-mi pot etala cunoștințele.

— Aha, se lumina Alexandra. Mulțumesc, tati.

— ... Cinci minute pauză. Și pe urmă:

— Tati! Da' sâgeata asta albă pe fond albastru ce înseamnă?

— Alexandra, mai lasă-mă dom'le-n pace! Sâgeata asta „spune” că pe strada respectivă e sens unic. Adică n-ai voie să mergi invers.

Și tot așa, seară de seară, mai de bună voie, mai că n-am încotro, ne continuăm dialogul pe teme de circulație.

Ba, la un moment dat, era chiar amuzant. Făceam concursuri. Citeam întrebările din carte și scriam fiecare răspunsul pe un bilețel. Și pe urmă comparăm răspunsurile noastre cu răspunsurile de la sfîrșitul cărții.

Adevărul e că înaintea examenului cunoșteam destul de bine toate semnele și regulile de circulație. Și nu mai puțin și Alexandra!

Cu toate emoțiile am reușit să trec examenul. Și încă de prima oară. Nu ca alții care dau de cite două, trei sau chiar patru ori...

Și după cîteva drumuri mai scurte, făcute așa, pentru antrenament, prin împrejurimile Bucureștiului, am plecat în vacanță.

Am să vă povestesc altă dată cum a fost pe drum, cum „am rezolvat” prima pană, cum a refuzat, la un moment dat, mașina să mai pornească, de am alergat la toți mecanicii din Sighetul Marmației, cum ne-au lămurit ei ca, de fapt, mașina n-avea nimic, atîta doar că terminasem benzina din rezervor, cum am intrat triumfători în oraș remorcați de un atelaj cu boi etc. etc.

Tot felul de peripeții, ce mai!...

Plus că eram toți emoționați — era prima „ieșire” serioasă cu mașina. Pînă la urmă totul s-a rezolvat. Rulam din nou liniștit ascultînd fișuțul cauciucurilor pe asfalt și fluieram mulțumit, cînd deodată, un fluierat puternic și deloc muzical m-a trezit atît de brusc că am uitat că mă aflu la volan. În dreapta șoselei, cineva într-o uniformă albastră, cu caschetă albă, îmi făcea energic semne cu o baghetă vîrstată în alb și roșu. Frumoasă combinație de culori, nu?

Am oprit, ascultător. Milițianul se îndreaptă către mașină, salută politicos — la care eu îi răspunsesem tot atît de politicos — și îmi solicită să prezint actele la control. Se uită cînd la acte, cînd la mine, cînd la semnul galben de începător, pus pe parbrizul mașinii.

— E prima dv. „ieșire” cu mașina? mă întrebă într-un firziu, privindu-mă fix și parcă ușor amuzat.

— Mda..., recunoscu eu.

— Mda!... făcu și el (altfel de „Mda!”). Dar n-am ce să vă fac. Cred că știți ce greșeli ați făcut?

Greșeli? Habar n-aveam. Ce greșeli oi fi făcut?

— Nu, nu știu... nu cred să fi făcut nici o greșeală...

— la mai gîndiți-vă, insistă el în continuare. De gîndit mă gîndesc eu, dar la cu totul altceva. Scap doar cu amenda?... Sau...

— Pot să spun eu, tati?... sare Alexandra brusc...

— Sigur, dragă, spune, o aprob eu mecanic, cu gîndul la permisul meu... neșifonat.

— Păi uite. Ai greșit întîi că ai depășit motocicleta aia în dreptul „zebrei” de pietoni. Pe

urmă cînd ai revenit pe banda de circulație din dreapta, ai călcat linia continuă. Și, în fine, aveai cam 65 km pe oră, că m-am uitat la cadranul vitezometrului. Și aici e localitate, așa că n-aveai voie decît cel mult cu 60 km pe oră.

Mă uit la fii-mea îngrozit. Nu-mi vine să-mi cred urechilor. Agentul de circulație a rămas uluit de competența și... franchisea Alexandrei. Ca să vedeți ce „geniu” precoce în materie de circulație aveam în casă fără să știu!

Milițianul, om cumsecade și poate surprins că n-am contrazis-o pe fiica mea, îmi dă înapoi actele, plus o chitanță de 50 de lei. Ne salutăm și, înainte de a pleca, îl aud:

— Felicitări! Văd că fetița dv. e expertă în circulație.

Am demarat repede ca să nu se vadă cît de mult m-a bulversat intervenția Alexandrei.

Opresc la prima parcare și... simt că mă sufoc.

— Ce-a fost asta, Alexandra?

„Expertă” în circulație mă privește senină, ba chiar are în albastrul inocent al ochilor un licăr de bucurie.

— Ți-a plăcut tati cum am știut? În toamnă avem concursul patrulelor școlare de circulație. Și sperăm să ieșim primii pe sector. Nu crezi că reușim?...

Ba da, cred, cum să nu! Mi-a mai îndrugat ea ceva în continuare despre concursul din toamnă, dar n-am mai auzit nimic. Eram ocupat să înghit, fără apă, calmantele pe care mi le-a dat nevasta.

Cred că la toamnă o să mă duc și eu la concurs. Ca supporter!

Alexandru CHIRIACESCU

EPIGRAME

Unul îndrăgostit

De-atîta vreme o dorea
E la un pas să-și vadă visul,
Ce fericit va fi cu ea
În ziua cînd va lua permisul...

Justificare

— De ce conduci (demential?)
— Să-mi văd iubita la spital!
— Atunci, gonește tot așa
Că într-un fel... ajungi la ea.

Legămînt

— Îți jur să-ți fiu soție
I-a declarat Cristina.
(Apoi, de bucurie,
I-a sărutat mașina...)

Unui soț leneș

Soața-i dă mereu povață:
Munca te susține-n viață!
El răspunde într-o doară
Că nici lenea nu-i omoară...

Otto Levai





AUTOCAMIOANELE ROMÂNEȘTI ÎN COMPETIȚIE

Întreprinderea de Autocamioane Brașov a devenit după anul 1945 unul din principalii piloni ai industriei constructoare de mașini din țara noastră. Cu o justificată mândrie „Stegarii” nu uită să sublinieze faptul că primii rulmenți și primele mașini unelte agregat românești au fost produse aici și că tot aici, în scopul refacerii economiei naționale, au fost realizate mii de vagoane de cale ferată, utilaje petroliere ș.a.

Anul 1954 a însemnat profilarea definitivă a întreprinderii pentru producția de autocamioane; la acea vreme SR 101, primul autocamion, reprezenta o realizare de vîrf. Azi, unul din primele exemplare ale acestui tip, aflat în expoziția-muzeu a întreprinderii, este privit cu nostalgie de cei mai în vîrstă, și cu o firească curiozitate de către cei tineri, prilej de reflexie și de comparație pentru saltul spectaculos făcut de-a lungul anilor de către industria românească de autovehicule grele.

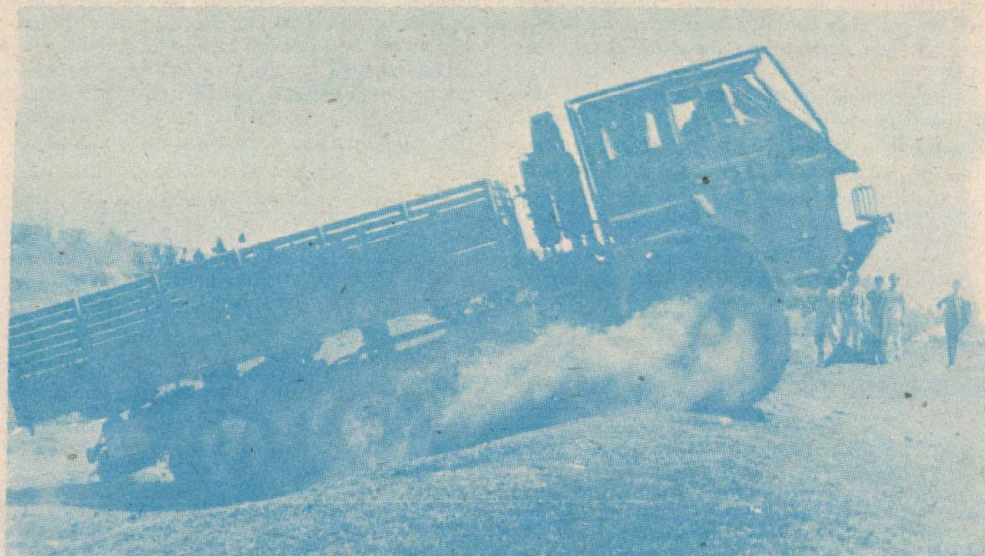
Anii 1962, 1971, 1984 au marcat trecerea la noi generații de autocamioane, mai perfecționate, mai fiabile, răspunzînd tot mai mult ne-

cesităților tot mai diversificate ale economiei naționale.

Dacă primul tip produs în 1954 deținea 3—4 specificații constructive, azi „în banca” de date a Centrului de calcul electronic, aflat pe lângă Întreprinderea de Autocamioane, sînt stocate peste 2 800 de specificații, date care certifică stadiul actual de dezvoltare pe care îl avem.

Confruntate cu succes de-a lungul anilor în competiție de piață cu cele mai diferite mărci de autocamioane, din lume, atît pe panglicile de beton ale șoselelor și autostrăzilor, cît și în nisipurile deșerturilor sau în vegetația luxuriantă a climatului tropical, camioanele produse de Întreprinderea de Autocamioane Brașov au fost în nenumărate cazuri nu numai soții brașovenilor, ci și ambasadorii succeselor și aspirațiilor poporului nostru pe meridianele lumii.

Sub deviza de a îmbina utilul cu plăcutul și cu mult, foarte mult entuziasm, s-a alcătuit după toate regulamentele sportive o echipă de rally, dotată cu autocamioane tot-teren de tip



DAC, cu care stegarii au plecat la drum în acest gen de competiție, ca autocrosul Aro, raliul Bucovinei, Raliul Brașovului etc., cucerind admirația spectatorilor, cit și a „confrăților” de la autoturisme.

Trebuie subliniat faptul că fiecare raliu, fiecare pregătire pentru competiție și în special analizele tehnice, post-competiție, ale vehiculelor, constituie un izvor de perfecționări ale produselor, de observații critice, de propuneri, de îmbunătățiri constructive. Scurte, dar deosebit de dure, competițiile la care au participat pînă în prezent autocamioanele noastre reprezintă o adevărată bancă de date pentru perfecționarea continuă a produselor întreprinde-

rii noastre și, de ce să nu o spunem, pentru creșterea competitivității produselor noastre pe piața internațională.

Așadar, anul 1985 poate fi considerat ca anul de început al competițiilor cu autocamioane în țara noastră.

În speranța că F.A.C.R. va susține, așa cum a făcut-o dintr-un bun început, această activitate, noi sperăm într-un drum bun pentru autocamioanele românești și cit mai multe succese în competițiile naționale și internaționale.

ing. Romulus Ion MOUCHA

TENDINȚE ÎN CONSTRUCȚIA EUROPEANĂ DE AUTOMOBILE

Constructorii europeni de automobile își axează producția de autoturisme pe două direcții: direcția realizării unor mașini de cilindree medie-mică (încadrate în așa-numitul sector B) și direcția realizării unor berline de prestigiu (încadrate în sectoarele E și F). Sectorul B reprezintă, așa cum se poate deduce foarte lesne, „calul de bătaie” al constructorilor, adică producția de bază, cea care asigură, în ultimă instanță, existența fiecărei firme în parte. La rîndul lor, sectoarele E și F, cotate cu o producție anuală și cu un volum de vânzări mult mai mic, au rolul să întrețină imaginea de marcă a firmelor respective, să le etaleze, în fața publicului, capacitatea tehnologică.

Autoturismele de cilindree medie-mică sînt o chestiune de tradiție pentru unele uzine, pe această linie înscriindu-se, în Europa, grupu-

rile industriale Fiat, Renault, Volkswagen-Audi, Alfa Romeo, Volvo, Citroën. Nu același lucru se poate spune însă despre BMW, Mercedes sau Ferrari, care au construit întotdeauna „nave amiral”, destinate unui public restrîns.

Este interesant de remarcat că o „navă amiral” de astăzi, adică o mașină ce se încadrează în segmentele E și F, nu înseamnă neapărat, o mașină cu motorul de 3 sau 4 litri. Necesitatea diminuării cifrei medii de consum i-a obligat pe unii constructori de mașini de lux să coboare cilindrul mașinilor pînă la 2 000 cmc, păstrînd însă, la un nivel ridicat, volumul spațiului destinat pasagerilor și bagajelor, dotările interioare, echipamentele de securitate, prestațiile motorului. Viteza maximă este limitată astăzi în aproape toate țările, dar constructorii de mașini de lux nu încetează să demonstreze că un motor de 2 litri este în măsură să imprime automobilului o viteză de peste 180 km/h, acest amănunt, inutil în practica traficului rutier, avînd, totuși, un important rol publicitar.

În ultima vreme, supraalimentarea prin turbocompresor a devenit o chestiune de uz curent nu numai la mașinile de curse, ci și în producția obișnuită de autoturisme. Problema de „modă”? În adevăr, în acest domeniu moda joacă un rol important. Dar mai există și altceva: posibilitatea eludării normelor fiscale. Un motor supraalimentat, de 2 litri, de exemplu, este în măsură să ofere performanțe teh-





nice superioare unuia de aceeași cilindree, cu aspirație directă, taxele rămânând, însă în cazul ambelor motoare, la același nivel.

O noutate o constituie, de asemenea, apariția în gama berlinei de prestigiu a motoarelor diesel cu turbocompresor, această orientare avînd menirea de a da și ea dacă nu o reală, dar măcar o oarecare senzație de avantaj economic. Prestigiul unei mașini dintr-o clasă superioară, spun constructorii, nu este asigurat numai de motorul cu benzină, ci și de cel cu motorină, care consumă un combustibil mai ieftin, este mai puțin „gurmand” în circulația urbană și emite gaze de eșapament ceva mai sărace în oxizi de azot.

Așadar, la un pol se află berlina obișnuită, de cilindree medie-mică, ce se încadrează în sectorul B, iar la alt pol, mașina de prestigiu, de peste doi litri, încadrată în sectoarele E și F. Între acești doi poli s-a insinuat, în ultima vreme, ceea ce comentatorii numesc „fenomenul GTI”, („” însemnînd alimentare prin sistemul injecție) o nouă gamă de autoturisme, cu tendință sportivă, echipate cu motoare ce nu coboară sub 1 300 cmc și nu urcă dincolo de 1 800 cmc. Principalele caracteristici ale acestor mașini sînt performanța măsurată în primul

rînd cu cronometrul, invitația la pilotaj, eficacitatea, polivalența. Apelînd la o comparație împrumutată din atletism, putem spune că cea mai reușită berlină GTI este nu o performeră în proba de 100 m plat, ci o veritabilă vedetă de decation.

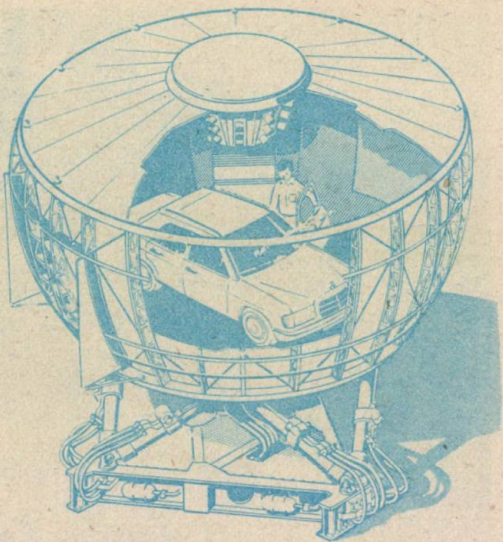
Semnămul în această nouă gamă de mașini l-a dat, încă din 1976, firma Volkswagen, cu cunoscutul Golf GTI. Au urmat Peugeot 205 GTI, Opel Kadett GSi, Fiat Ritmo 105 TC și Ritmo 130 TC, Fiat Uno Turbo i.e., Citroën Visa GTI, Alfa Romeo 33 Quadrifoglio Verde etc. „Fenomenul GTI” s-a extins, dînd naștere la o adevărată competiție tehnică și comercială din care unii au ieșit victorioși, iar alții, evident, au pierdut. Printre cei care au cîștigat se numără Peugeot, singura firmă franceză de automobile care a încheiat cu un bilanț pozitiv anul financiar 1984. Și această situație n-a fost întîmplătoare. Peugeot a știut să-și păstreze o adevărată imagine de marcă atît prin modelul 205 GTI, cit și prin varianta ultraperfecționată a acestui model, mașina de raliuri 205 T16, care a asigurat firmei o publicitate de proporții mondiale.

Dumitru ȘOMUZ

SIMULATOR DE CERCETARE

Simulatorul de conducere inaugurat oficial de firma Daimler-Benz în uzina din Marienfeld se înscrie ca o realizare care marchează un avans tehnic considerabil față de simulatoarele tradiționale care pregătesc personalul navigant din aviație și chiar din navigația spațială. Contrar aparatelor convenționale, noul simulator nu este utilizat doar pentru instruire, sau pentru formarea personalului de serviciu, ci este conceput ca un simulator de cercetare în sensul cel mai larg al termenului. El servește, spre exemplu, să se testeze noile concepții tehnice privind vehiculele, complementaritatea aptitudinilor conducătorului (experimentat sau mai puțin experimentat) și ale vehiculului. Servește, de asemenea, la cercetări privind eficacitatea complexului măsurilor de securitate rutieră și de prevenire a accidentelor.

Responsabilii proiectului Daimler-Benz inginerii Ferdinand Panik și Johannes Drosdal, califică simulatorul ca un „utilaj în serviciul dezvoltării vehiculelor”. El îl descriu astfel: „Simulatorul de conducere este un instrument de lucru comandat de ordinator, care servește la examinarea jocului de ansamblu dintre conducător-vehicul în condițiile unei circulații fi-



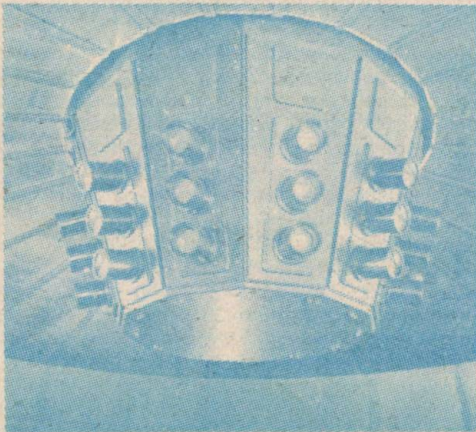
ler-Benz au ales cele mai bune simulatoare de zbor de producție europeană și americană a căror tehnică putea fi adaptată necesităților specifice unui simulator de conducere auto.

În simulatorul Daimler-Benz vehiculul nu se află pe stradă, ci pe o platformă plasată într-o cupolă uriașă care se mișcă liber în toate direcțiile. Strada și împrejurimile sunt proiectate pe un ecran care se găsește în fața mașinii. Cu organele de comandă care îi sunt încredințate, conducătorul nu acționează vehiculul, ci transmite doar impulsuri la ordinatorul central. Plecând de la aceste comenzi, ordinatorul calculează instantaneu comportamentul vehiculului și comandă, într-un răstimp de zece milisecunde (!), sistemul de mișcare a cupolei, sistemul de imagini, elementele de comandă etc. Iată câteva dintre diferitele componente ale simulatorului:

- **CUPOLA** — construcție din țevi de oțel, de formă sferică, pe șase picioare hidraulice, cu un diametru de 7,4 metri și o greutate de 4,7 tone;

- **VEHICULUL** — la alegere, un vehicul de turism complet sau doar cabina unui vehicul utilitar fără osie și comenzi, dotată însă cu dispozitive de simulare electronică;

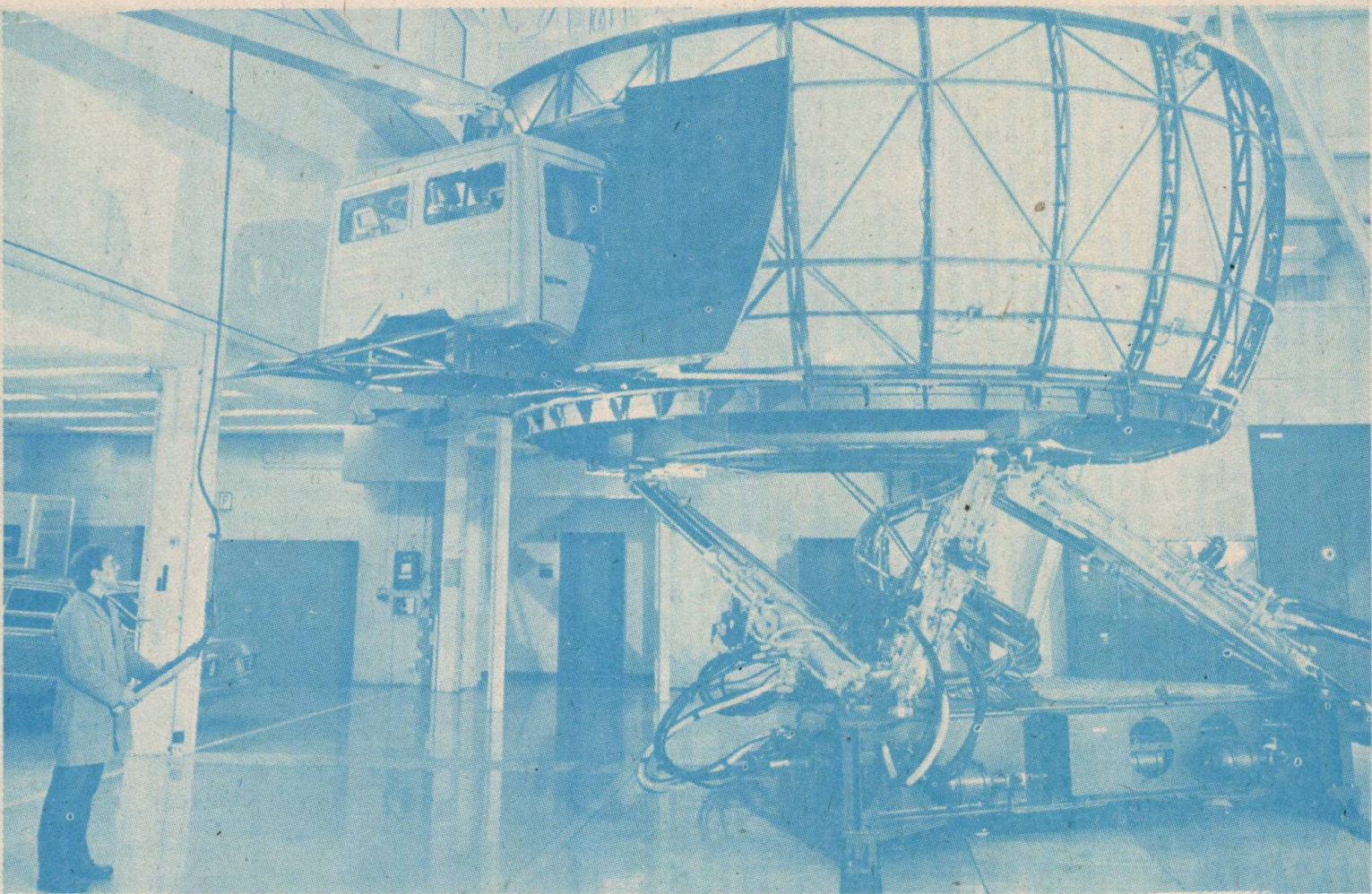
- **SISTEMUL DE CALCUL AL TIMPULUI EFECTIV** — un ordinador principal care poate calcula 2000 de ecuații matematice necesare



del reproduse. El permite o optimizare controlabilă, reproductibilă și avantajoasă a parametrilor vehiculului, până în condițiile-limită ale securității active, fără nici un pericol. Permite, de asemenea, participarea conducătorului la aprecierea maniabilității vehiculului și a calității direcției, suspensiei, frinelor și transmisiei încă din primul stadiu al construcției vehiculului.”

Ca bază de lucru, inginerii de la Daim-





pentru prezentarea dinamicii de conducere într-o cadență de zece milisecunde, de fiecare dată;

- **ÎN SISTEMUL DE ORDINATOARE**, care este într-adevăr inima ansamblului simulatorului, vehiculul este memorizat sub forma unui model matematic cu un număr de funcții și ecuații matematice. Toate datele mediului înconjurător, care acționează asupra conducătorului în timpul testului, sint memorizate sub formă digitală;

- **SISTEMUL DE MIȘCARE** la 6 grade permite toate mișcările și accelerațiile în toate direcțiile, sub orice unghi și la vitezele cele mai variate;

- **SISTEMUL DE IMAGINI** — peisajele și vehiculele nu sint luate dintr-o peliculă de film care este proiectat, ci sint create continuu digital pe baza calculelor din procesor. Imaginile sint proiectate, prin șase proiectoare video, pe peretele interior al cupolei; sint imagini de 180°, în culori și fără racorduri. Sistemul permite modificarea după dorință a condițiilor de circulație, a timpului și a stării șoselei (ceață, ghețuș, noapte etc.), chiar în timpul cursei. Construcția unei imagini este realizată de către ordinator în 80 de milisecunde. (Cu titlu de comparație: un ordinator de casă convențional are nevoie de 65 de ani pentru a efectua acest tur de forță!).

- **SISTEMUL DE PRODUS ZGOMOTE** — ansamblul zgometelor produs de rulare este reprodus de un generator de zgomote care lucrează pe bază digitală. „Cimpul” de zgomote este în prealabil memorizat, în funcție de tipul de mașină supusă testării.

- **SISTEMUL DE CONTROL ȘI COMANDĂ** — toate procesele care se desfășoară în cupolă, plus dispozitivele de securitate sint su-

pravegheate de stația de control, de către monitoare și de către instructori.

Noul simulator creat de Daimler-Benz creează o „iluzie perfectă” a unei lumi populate de imagini, de zgomote, de mișcare, de situații neprevăzute, de variate condiții meteo, în general de forțe comandate, totul datorită ordinatorului. Acest circuit închis „conducător-vehicul-mediul” permite studierea interacțiunilor, creind baza necesară muncii de cercetare și dezvoltare în domeniul automobilului.

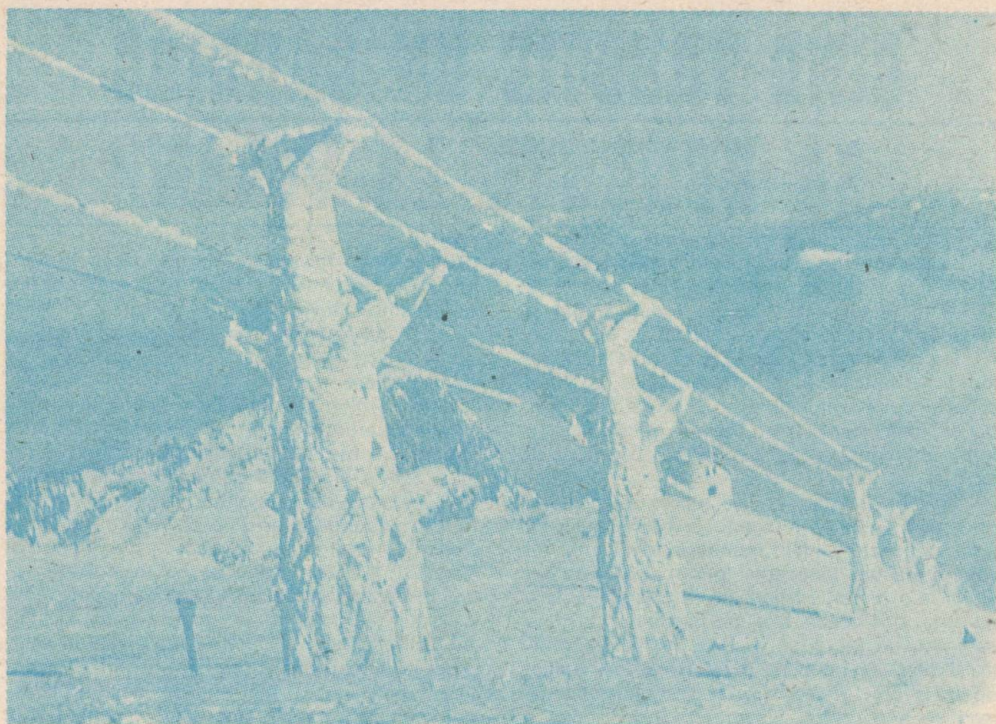
Posibilitățile de cercetare cu ajutorul simulatorului se pot diviza în două grupe principale: „orientate către conducător” sau „orientate spre vehicul”. Simulatorul permite experiențe care depășesc condițiile-limită, fără nici un pericol, cum s-ar putea petrece în cazul cînd este folosit un pilot de încercare. Simulatorul poate repeta la infinit situații tipice de accident în forme absolut identice. Astfel conceput va constitui, fără îndoială, un instrument de lucru promițător în cercetarea dinamicii accidentelor.

Grație simulatorului, prototipurile vor fi supuse unor cercetări care nu vor afecta sub nici o formă integritatea tehnică a acestuia (prototipurile sint extrem de scumpe). În simulator, noile construcții, care există doar în stadiul de idee, se transformă în veritabile elemente, iar ecuațiile matematice se transformă în impresii subiective. Astfel, datele oferite de simulator vor ajuta enorm, scurtînd timpul de cercetare și transpunere în fapt a noilor soluții.

Într-un viitor apropiat, spun specialiștii, Daimler-Benz va prezenta un nou simulator în care imaginile vor fi reproduse tridimensional.

O. NICULESCU





DAȚĂ AUTOTURISMUL DV. VA HIBERNA!

Retragerea autoturismului din circulație pe toată perioada iernii trebuie preparată cu grijă, în special împotriva celui mai agresiv factor generat de umiditate — rugină. Câteva sfaturi nu strică, chiar dacă cei mai scrupuloși conducători auto le vor socoti arhicunoscute.

- Ștergeți foarte atent, până la uscare perfectă, autoturismul — exterior și interior. Curățați pasajele roților de noroi. „Pasta” acestuia este un „culcuș” care reține umezeala, făcând-o să acționeze asupra aceleiași suprafețe reduse, pe unde vor apărea cu siguranță „împușcături” ruginii.

- Reparați micile defectuoșități apărute la protecția inferioară a planșoului și la vopsitorie. Aplicați pe caroserie și elementele cromate un produs de conservare.

- Demontați bateria! Faceți-i plinul cu apă distilată, dacă este cazul, apoi încălcați-o și depozitați-o într-un loc cât de cât calduros. Reîncărcați-o din timp în timp.

- Faceți plinul rezervorului pentru a evita formarea ruginii în interiorul acestuia.

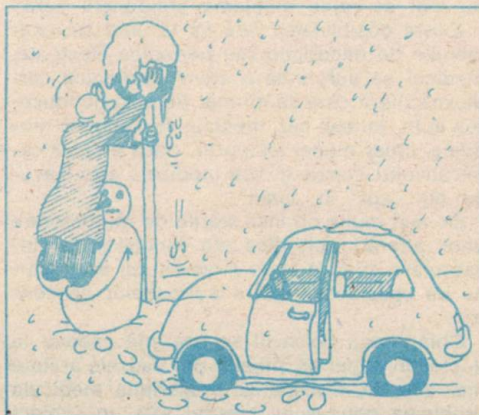
- Goliți carterul. Uleiul a devenit acid și coroziv datorită reziduurilor din combustie. Umpleți-l cu ulei proaspăt. (Un ulei cu proprietăți anticorozive este și mai bun, dar primăvara trebuie schimbat cu un ulei normal). Rotiți motorul de câteva ori.

- Controlați nivelul antigelului, mai ales dacă depozitați autoturismul în loc friguros.

- Articulațiile și toate elementele din cau-

ciuc ale ferestrelor și portbagajului trebuie unse cu glicerină, pudră de talc sau grafit.

- Ridicați presiunea din pneuri cu 0,2—0,3 atmosfere. Este bine să plasați sub anvelope bucăți de scindură pentru a împiedica pătrunderea umidității în bandaje. Deplasați autoturismul, din timp în timp, pentru a evita apăsarea locală a bandajelor. În caz de „hibernare” prelungită, cel mai bine este plasarea autoturismului pe capre metalice și depozitarea anvelopelor într-o pivniță.



CÎND TREBUIE UN CARDIAC SĂ RENUNȚE LA VOLAN?

Mașina este o necesitate a vieții moderne. Acest mijloc de locomotie face mai accesibile și cu mare economie de timp deplasările la serviciu sau la o serie de obiective culturale, la care nu ai putea ajunge, la timp, într-o zi de lucru. Autoturismul este o prelungire mobilă a propriei case și îți este drag. Devii atît de legat de el, încît, dacă este „bolnav” te simți și tu foarte indispus, și foarte prieten dacă știi să te porți cu el. În plus, conducerea mașinii, chiar pe drumul cel mai banal, reprezintă în sine realizarea unei performanțe și deci obținerea unei satisfacții — fapt important din punct de vedere psihic, în special pentru cei care au ajuns la o condiție fizică sau la o vîrstă la care nu mai pot ataca alte performanțe. Mașina este, într-un fel, și un viciu datorită comodității și plăcerii pe care ți le oferă, de aceea, odată învățat cu ea, e greu să te dezobișnuiești de a o utiliza. Și, atunci, se înțelege ce grea poate să fie renunțarea de bună voie la condusul automobilului la un moment dat!

Faptul că mașina de azi se manevrează ușor, cu efort fizic minim, că după mulți ani ți se pare că toate manevrele decurg de la sine prin automatism, fără să te gîndești la ele, îi face pe mulți bolnavi cardiovasculari să afirme că pe ei nu-i obosește conducerea automobilului. Pe de altă parte, în majoritatea lor, bolile cardiovasculare sînt bine suportate timp îndelungat și chiar dacă unele limitează notabil capacitatea de efort, împiedicînd, de exemplu, urcarea unei scări, sau mersul repede, ele permit conducerea mașinii. Numai episoadele acute sau stările grave terminale afectează atît de mult funcțiile și puterea organismului, încît nu mai se pune problema conducerii auto.

Există posibilitatea rară ca la unul din examenele de necesitate sau periodice efectuate, medicul să surprindă o stare patologică cardiovasculară care să nu mai permită conducerea auto. În acel caz, medicul ar trebui să modifice, chiar numai temporar, dacă e cazul calificativului înscris în fișa medicală a bolnavului din „apt” în „inapt”.

De mai multe ori însă stările de rău datorate unor alterări episodice ale funcțiilor cardiovasculare apar în afara momentului examenului de specialitate sau a perioadelor de control.

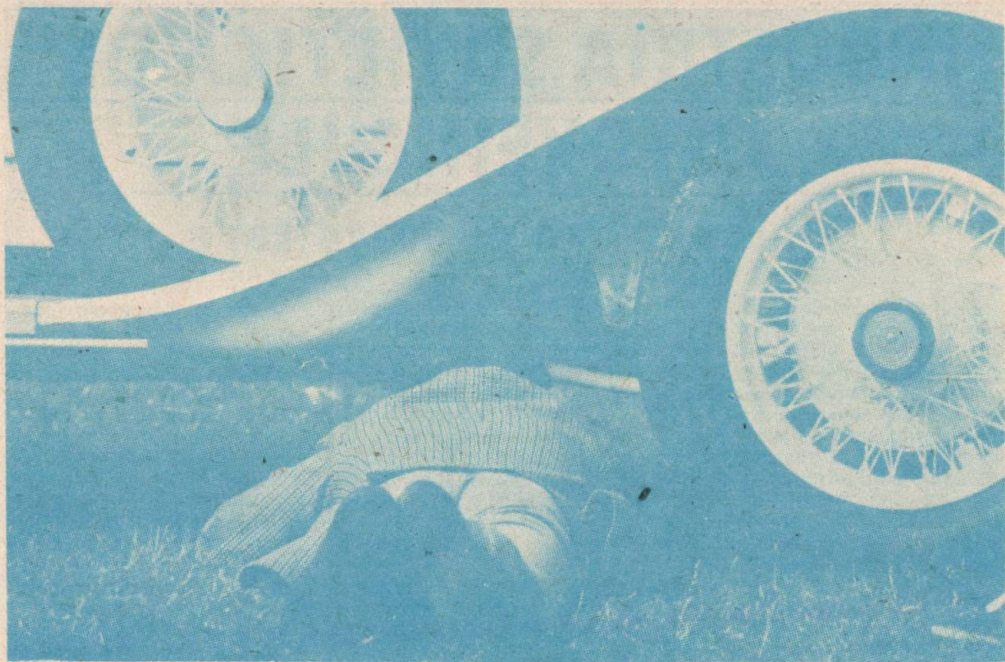
Chiar dacă bolnavul se prezintă imediat la doctor în astfel de situații, din cauzele arătate mai sus, în discuția și prescripția medicală problema condusului mașinii este un subiect

de excepție. În aceste cazuri, dacă e conștient, bolnavul își interzice de la sine conducerea auto cîteva zile, pînă se simte el bine! (pentru că e greu de cuantificat științific, adică exact, momentul în care e din nou apt pentru acest efort).

Deci, în ultimă instanță, problema renunțării la conducerea mașinii, care implică o hotărîre dureroasă, dar atît de necesară în unele cazuri, este o problemă de conștiință personală, de luciditate, de sinceritate față de tine însuși și de răspundere socială.

Conform baremului elaborat de Ministerul Sănătății, există o serie de contraindicații absolute pentru conducerea auto ca: insuficiență cardiacă de orice fel — stadiu avansat al multor boli cardiace — care se manifestă în principal prin respirație grea, insuficientă și frecventă, bătăi repezi ale inimii și edeme ale picioarelor; infarctelor miocardice recente sub 6 luni sau repetate, care se pot agrava la volan, mai ales în situațiile stresante care survin fără voia noastră și care pot declanșa o criză gravă de angină de piept, un nou infarct, o criză severă de aritmie ventriculară sau chiar moarte subită; tulburările de ritm grave (bloc sino-atrial sau atrioventricular gr. II sau gr. III, fibrilație sau flutter atrial cu ritm rapid, tahicardie ectopică atrială sau ventriculară), care afectează irigația sanguină a creierului, produc frecvente momente de amețeală, tulburare a vederii și chiar pierdere de cunoștință; hipertensiunea arterială st. III care este, deci, complicată cu accident cerebral sau encefalopatie, cu tulburări ale vederii, alterare renală sau alterări miocardice avansate, în care situație amețeala și tulburările de vedere nu permit conducerea auto, iar presiunea mare din creier reprezintă un risc de hemoragie cerebrală la orice efort fizic sau psihic impus de conducerea mașinii; arteriopatiile obstructive periferice care, împiedicînd circulația sîngelui în mușchii membrelor inferioare, produc crampe musculare la un efort prelungit al picioarelor sau nu permit executarea promptă a unor manevre rapide atît de des necesare pentru siguranța circulației.

Am enumerat mai sus numai principalele situații în care conducerea auto este absolut interzisă. Există însă și contraindicații relative ale acestei activități. Dacă un bolnav este surprins în aceste situații, se înțelege că medicul nu poate să-i acorde viza de „apt” pentru conducerea auto.



Contraindicațiile înscrise în barem au o dublă motivație: a) ele pot fi cauzele unor accidente de circulație grave, deși statistic cu pondere redusă față de cauzele mari de accidente (alcoolul, neatenția, oboseala, nerespectarea regulilor de circulație); b) bolile înscrise în barem sînt agravate în mod sigur de conducerea automobilului.

Dar așa cum arătam mai înainte, stările patologice enumerate și renunțarea în consecință la conducerea auto impusă de medic sînt fenomene rare statistic față de numărul mare al posesorilor de permise de conducere.

Cazurile frecvente în care se renunță de la sine sau ar trebui să se renunțe la conducerea mașinii nu sînt trecute în baremul citat și — o repetăm — se rezolvă în funcție de nivelul de conștiință al celui „împrecinat”.

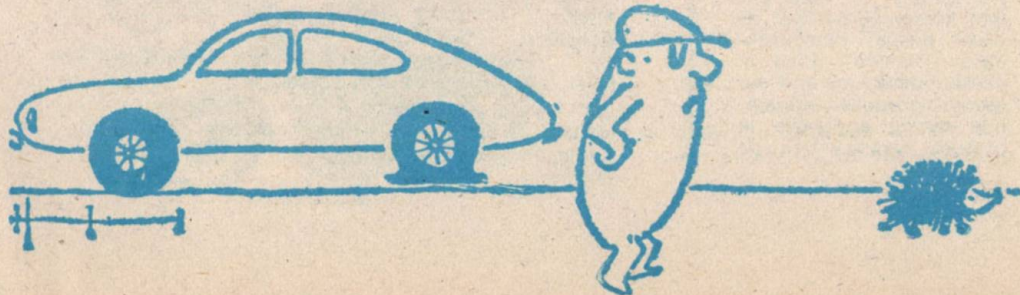
Există conducători auto cărora din cauza unor artroze ale șoldului, genunchiului sau gleznei sau a unor arteriopatii, le amortește picioarele după cel mult o oră de conducere și roagă pe partenerul de alături să mai țină piciorul din cînd în cînd pe pedala de accelerație, ei rămînînd doar cu mîinile crispate pe volan și privirea fixă, concentrată, și numai pe banda din dreapta, dar uită că și așa, în caz de pierdere a cunoștinței, vor nimeri într-un

pom sau pot acroșa un biciclist, un copil sau un bătrîn de pe acostament.

Cunosc și conducători auto în vîrstă care obosesc repede la volan, îi ustură ochii, li se întepenește ceafa, le vine somn și se freacă mereu la ochi, dar... merg mai departe cît o ține!

În concluzie, într-una din situațiile descrise mai sus — la care adăugăm: **alterările ischemice grave electrocardiografice** ce pot duce la infarct, aritmii grave sau moarte subită, **anevrismul aortic** — ce se poate rupe într-un moment de emoție sau de efort la volan — **vulvopatiile avansate**, ca stenoza mitrală, care pot produce brusc o embolie sau o insuficiență cardiacă acută, **ateroscleroza cerebrală** cu deficit intelectual sau al coordonării și executării prompte a unor mișcări — un conductor auto conștient, chiar dacă nu a primit o interdicție medicală, trebuie să renunțe el singur la conducerea mașinii, spre binele lui, al familiei și al celorlalți participanți la traficul rutier, inclusiv al pietonilor.

Dr. Valeriu IONESCU
medic primar cardiolog
Institutul de Fiziologie Normală și
Patologie „D. Danielopolu”



INDUSTRIA SOVIETICĂ DE AUTOVEHICULE

Perspective și dezvoltare

Uniunea Sovietică a pășit pe drumul motorizării mai târziu decât alte state: abia în 1924 ea a produs primul autocamion. Astăzi, U.R.S.S este unul din marii producători de autovehicule. Există aproape 300 uzine care produc mai mult de 350 modele de autovehicule, mai ales vehicule grele.

În planul celui de-al XI-lea cincinal (1981—1985) s-au inclus sarcini importante în legătură cu modernizarea structurii parcului de automobile. Rolul principal în realizarea acestui dezerat l-a revenit complexului uzinal de la Kamsk, apt să producă 150 000 de camioane și 250 000 motoare diesel pe an. Se știe că dieselizarea este, din punct de vedere ecologic, un factor ce diminuează poluarea. Din acest motiv, uzinele din Moscova, Gorki și din Ural, care prin tradiție produceau autovehicule dotate cu motoare pe benzină, au trecut la producerea de mașini echipate cu motoare diesel. Astfel, uzinele Lenin din Moscova, au pregătit producerea unui Zil 433 diesel. Acest tip de motor (8 cilindri, 185 cai putere) stă la baza unor tractoare puternice, a unor vehicule de mare putere destinate zonelor nordice.

Uzinele din Gorki — un puternic centru al industriei de automobile (inaugurat în anul 1932). Aici s-a produs, în 1946, primul automobil sovietic de clasă medie: binecunoscuta „Pobeda”. Până în acest moment nu mai fuseseră produse automobile pentru populație. În prezent, constructorii de

autovehicule din Gorki au pregătit pentru producție autotractorul Gaz 4509. Vehiculul este dotat cu transmisie integrală, ceea ce îi permite să tracteze combine și alte mașini agricole. Motorul cu care este dotat dezvoltă o putere de 125 C.P. și este răcit cu aer, ceea ce constituie o premieră în U.R.S.S.

Uzinele din Ural produc ca model de bază camionul Ural 5557, care în ultimul timp este dotat, de asemenea, cu un motor diesel de Kamaz (210 C.P.).

Uzina din Kremenciug a pregătit pentru producție autocamionul diesel de 280 cai putere. În ceea ce privește confortul, siguranța, ținuta de drum, toxicitatea emisiilor, nivelul zgomotului și alți parametri, noile modele răspund celor mai exigente cerințe.

Automobile de teren — atât camioane cât și autoturisme. Cele mai reușite autovehicule pentru astfel de terenuri aparțin constructorilor de la uzina din Luțk. O astfel de mașină — LUAZ 269 — a fost pusă, pe un poligon de

probe cu obstacole drastice, pe care LUAZ 269 le-a depășit cu bine. Din păcate, uzina din Luțk are o capacitate anuală de producție destul de mică: 8 000 exemplare. În prezent, însă, ea se află în reconstrucție, ceea ce în viitor va permite o substanțială creștere a producției.

Uzinele Lenin din Moscova au creat, pe baza automobilului Moskvici 2140, o variantă de autoturism de teren denumit Moskvici 21406. Motorul mașinii a crescut în putere (până la 75 C.P.). De asemenea, el a devenit mai robust, putând în același timp să consume o benzină mai ieftină. Prin întărirea (ranforsarea) caroseriei, acest automobil de oraș este apt și pentru drumurile nedomernizate.

Uzina de pe Volga, cunoscută prin producerea autoturismului Lada, produce, în ultimii ani, cu succes, autoturismul de teren „Niva” VAZ—2121. Cu tracțiune pe toate cele patru roți, „Niva” asigură pasagerilor un confort similar cu al oricărei mașini de oraș.

(După A.P.N.)





2



3

1. Motocicleta „Jupiter”, un nou venit in familia IJ.

2. Noul automobil I.J.2126; 5 locuri, 75 cai putere.

3. Un model din familia Jiguli — VAZ 2107. Se remarcă printr-un interior practic, modern, aceasta însemnând, în primul rând, bord integrat, volan cu 4 spițe și o poziție a scaunelor (față de volan) foarte comodă. De asemenea, s-a îmbunătățit sistemul de ventilație în interior printr-o mai corectă dozare a aerului rece cu cel cald. Tabloul de bord, pe lângă alte dotări, evidențiază o premieră: folosirea unui sistem hidraulic pentru reglarea farurilor. Este dotat cu un motor de 1458 cmc, care dezvoltă 77 C.P. Viteza maximă: 150 km/h.

TRECUT ȘI VIITOR ÎN FABRICAREA ULEIURILOR PENTRU MOTOARE

În evoluția mijloacelor de transport, inventarea motorului cu ardere internă, cu mai mult de un secol în urmă, a marcat un salt deosebit, iar fabricația de serie a autovehiculelor dotate cu aceste motoare, pusă la punct în anul 1910, a cunoscut o dezvoltare explozivă. Pentru a aprecia ritmul acestei dezvoltări, este suficient a arăta că, înainte de 1914, existau în lume circa 4 milioane de automobile, în 1938 numărul acestora crescuse la 43 milioane de automobile, în 1955 ajunsesse la 90 milioane, iar în 1975, la peste 250 milioane. Numai producția anului 1982 a fost de circa 30 milioane de autoturisme și 10 milioane de autocamioane.

Paralel cu dezvoltarea și diversificarea autovehiculelor și ca o consecință firească a acestei evoluții, au sporit continuu solicitările mecanice și termice ale motoarelor și degradarea mediului de lucru al lubrifianților, datorită folosirii combustibililor etilați, cu un conținut ridicat de sulf etc. În plus, autovehiculele sunt exploatate în condiții variate de sarcină și viteză, la temperaturi extreme, cu tendință de mărire continuă a perioadei de schimb a lubrifianțului.

La începuturile erei automobilului, uleiurile de motor nu ridicau probleme deosebite în ceea ce privește formularea și testarea lor în laboratoare specializate, iar funcționarea și chiar durata de serviciu a unui motor nu erau influențate sensibil de calitatea uleiului. În

prezent, când uleiul trebuie să reziste la presiuni cuprinse între 30 daN/cmp (în lagăre) și 12 000 daN/cmp (între camă și tacheți) și la temperaturi cuprinse între 360 K (în baia de ulei) și 623 K (în canalul primului segment de etanșare), folosirea unui ulei necorespunzător poate compromite funcționarea unui motor chiar din primele ore de la pornire.

În acest context, pretențiile față de calitatea lubrifianților, a condițiilor pe care aceștia trebuie să le îndeplinească, au crescut continuu. Pentru a răspunde acestor cerințe, lubrifianții trebuie să posede caracteristici fizico-chimice, proprietăți tensio-active și reologice bine determinate și să asigure, în motor, următoarele funcțiuni: funcția de lubrificație; funcția de răcire; funcția de protecție chimică; funcția de etanșare.

Funcția principală a lubrifianțului fiind aceea de a reduce lucrul mecanic consumat pentru învingerea frecării din cuplurile cinematice ale motorului, acestuia îi revine și misiunea de conservare a resurselor naturale energetice și de materii prime; în acest sens, uleiul însuși trebuie economisit prin reciclare-regenerare.

Din totalul produselor petroliere, uleiurile constituie numai o mică fracțiune, totuși tehnologiile moderne de fabricație ale lor sunt cele mai complexe și cele mai costisitoare din industria prelucrătoare de țitei (costul investiției pentru fabricarea unei tone de ulei este de zece ori mai mare decât acela pentru producerea unei tone de carburant).

Cantități industriale de uleiuri minerale din țitei au început să se producă spre sfârșitul secolului trecut, dar abia între anii 1925—1930 au apărut primele instalații perfecționate de distilare în vid cu funcționare continuă.

O etapă importantă în evoluția tehnologiei uleiurilor lubrifiante este introducerea procedurilor de extracție cu solvenți (1930—1935) și ameliorarea proprietăților uleiurilor cu aditivi



pentru scăderea punctului de congelare, pentru ameliorarea indicelui de viscozitate, antioxidanți și anticorrosivi (1933—1940). După 1940 au început să fie fabricate uleiuri pentru motoare puternic solicitate, apărând prima specificație „2 104” a armatei americane pentru uleiurile Heavy—Duty (1941) și prima clasificare A.P.I. pentru comportarea uleiurilor în motoare. (Aceste specificații și clasificări s-au modificat continuu de-a lungul timpului, începând cu prima clasificare SAE a uleiurilor de motoare după viscozitate, apărută în 1926).



Anul 1953 marchează un pas important în perfecționarea uleiurilor de motoare, prin confirmarea utilității folosirii uleiurilor multigrade 10 W 30 și 20 W 40. Folosirea uleiurilor multigrade determină o funcționare corespunzătoare a motoarelor, în condiții extreme de temperatură (vară și iarnă), o pornire mai ușoară la rece și o diminuare a pierderilor prin frecare, fapt ce determină o reducere a uzurii motorului și a consumului de combustibil.

Uleiurile multigrade au câștigat o importanță din ce în ce mai mare, mai ales după ce la realizarea lor s-au folosit detergenți polimerici (1957). Urmează apoi fabricarea uleiului multigrad 10 W 40, pentru ca în 1967 să se treacă la fabricarea uleiurilor de bază cu indice de viscozitate de peste 100 obținute prin hidroturare și realizarea uleiurilor multigrade 10 W 50.

Anul 1972 marchează începutul fabricării uleiurilor de sinteză (competitive calitativ). Prin proprietățile pe care le posedă, uleiurile

sintetice apar ca soluție optimă de viitor pentru ungerea motoarelor de autovehicule, fie ca atare, fie în amestec cu uleiurile minerale. Uleiurile sintetice posedă calități superioare comparativ cu uleiurile minerale, prezentând indici de viscozitate foarte mari (140—200 și chiar 220 pentru uleiul MOBIL SHC), puncte de congelare scăzute (sub 210 K), puncte de inflamabilitate ridicate (până la 500 K), volatilitate scăzută etc.

Proprietățile deosebite ale uleiurilor sintetice au permis obținerea unor economii de combustibil (4—5%), prelungirea perioadei de schimb, porniri ușoare la rece, uzuri mai mici, consum mai mic de ulei și o curățenie mai mare a motorului. Uleiurile sintetice sînt utilizate cu succes atît în condiții critice cît și în cazul unor solicitări termice și mecanice foarte ridicate (mașini de curse), dar utilizarea lor este limitată de considerente economice, costul acestora fiind de circa trei ori mai mare decît al uleiurilor minerale.

Un pas înainte l-a constituit și folosirea aditivilor amelioratori de frecare, aditivi care, prin reducerea frecării și a uzurii, determină o sporire a fiabilității motorului prin scăderea consumului energetic, care se materializează prin reducerea consumului de combustibil (2—3%). De asemenea, au fost realizate noi tehnologii de aditivare a uleiurilor, prin folosirea aditivilor polifuncționali și „pachet”.

Perfecționarea și diversificarea continuă a uleiurilor de motoare este pusă în evidență și de ultima clasificare SAE (J 300) a uleiurilor după viscozitate (tabela 1), ca și de noile specificații apărute, privind comportarea uleiurilor în motoare (tabela 2).

Tabelul 1

Clasificarea SAE J-300

Clasa SAE	Viscozitatea (CP) la temperatura (°C) maximă	Limita de pompabilitate (°C) maximă	Viscozitatea (cSt) la 100°C	
			min.	max.
0W	3250 la —30	—35	3,8	—
5W	3500 la —25	—30	3,8	—
10W	3500 la —20	—25	4,1	—
15W	3500 la —15	—20	5,6	—
20W	4500 la —10	—15	5,6	—
25W	6000 la —5	—10	9,3	—
20	—	—	5,6	9,3
30	—	—	9,3	12,5
40	—	—	12,5	16,3
50	—	—	16,3	21,9

Tabelul 2

Clasificarea SAE — API — ASTM a uleiurilor în raport cu serviciul motorului și nivelul de performanță

Simbol SAE J 183 a	Uleiuri denumite SERVICE pentru motoare cu benzină	Simbol SAE J 183 a	Uleiuri denumite COMERCIALE pentru motoare Diesel
0	1	2	3
SA	Pentru motoare cu benzină și Diesel ce funcționează în condiții puțin severe, ce nu necesită ulei aditivat și condiții de performanță.	CA	Pentru motoare Diesel ușoare, cu aspirație, ce funcționează în condiții puțin severe. Aceste uleiuri asigură protecția anticorozivă a cuzinelor și împiedică formarea depunerilor la temperaturi ridicate.
SB	Pentru motoare cu benzină ce funcționează în condiții puțin severe, ce necesită o protecție minimă contra abraziunii, oxidării și coroziunii cuzinelor.		Obs. Se aplică și pentru motoare cu benzină ce funcționează în condiții puțin severe.
SC	Pentru motoare cu benzină model 1964—1967, ce necesită protecție contra depunerilor la temperatură joasă și ridicată, contra uzurii, ruginii și coroziunii.	CB	Pentru motoare ce funcționează în condiții puțin severe, cu un combustibil inferior. Aceste uleiuri asigură protecția contra coroziunii și împiedică formarea depunerilor la temperaturi ridicate. Obs. Se aplică și pentru motoare cu benzină ce funcționează în condiții puțin severe.
SD	Pentru motoare cu benzină model 1968—1971, ce necesită o protecție similară, dar mai intensă decât pentru SC. Obs. Pot fi folosite și în cazurile când se recomandă SC.	CC	Pentru motoare Diesel ușor supraalimentate și unele motoare cu benzină ce funcționează în condiții medii de severitate. Aceste uleiuri asigură protecția contra formării depunerilor la temperatură joasă și ridicată și contra ruginii și coroziunii.
SE	Pentru motoare cu benzină model 1971 și ulterioare, ce necesită o protecție similară, dar mai intensă decât pentru SD. Obs. Pot fi folosite și în cazurile când se recomandă SC și SD.	CD	Pentru motoare Diesel supraalimentate de înalt randament și de mare viteză, ce folosesc combustibili de diferite calități. Aceste uleiuri asigură o protecție contra uzurii, coroziunii și contra formării depunerilor la temperatură ridicată.
SF	Pentru motoare cu benzină model 1980 și ulterioare, ce necesită o protecție similară, dar mai intensă decât pentru SE. Obs. Pot fi folosite și în cazurile când se recomandă SC, SD și SE.		

Progresele înregistrate în fabricarea uleiurilor lubrifiante au determinat creșterea continuă a perioadei de schimb a acestora, astfel încât în prezent se folosesc în mod curent uleiuri „long life” cu perioadă de schimb cuprinsă între 7 500—10 000 km și chiar mai mult, ajungându-se, în cazul uleiurilor sintetice, la valori de peste 40 000 km.

În condițiile actualei crize energetice, o mare importanță se acordă și procesului de regenerare a uleiului, proces care permite

economisirea unor importante cantități de materie primă și energie.

Pentru următorii ani se estimează că orientarea va fi în sensul elaborării unor noi tipuri de aditivi pentru micșorarea frecării și reducerea uzurii, pentru fabricarea de uleiuri lubrifiante de calitate superioară, cu perioadă de utilizare din ce în ce mai lungă, atât în scopul conservării energiei cât și al materiilor prime din care sînt alcătuite cuplurile de frecare. Se prevede că aceste uleiuri vor permite prelun-



S-ar putea ca fabricarea uleiurilor minerale „suprarafinate” și a uleiurilor de sinteză pe bază de hidrocarburi (mai economice) să rezolve în mare parte dezideratele de viitor. Ori-

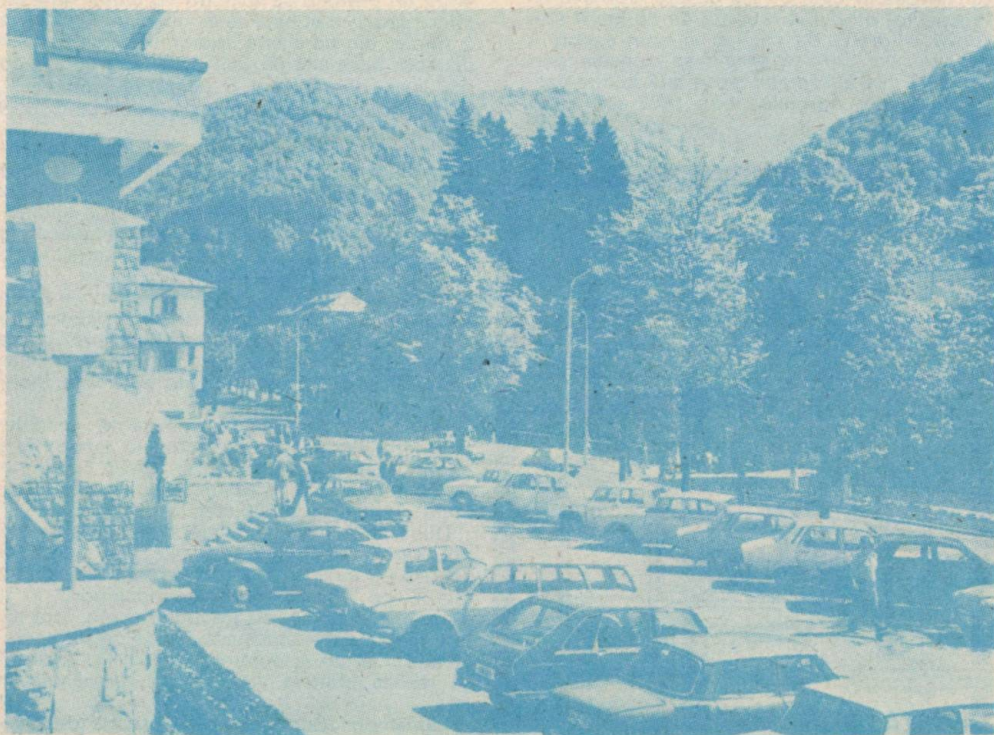


girea perioadei de funcționare pînă la reparația capitală a motorului la 500 000 km, iar perioada de schimb a uleiului va fi extinsă pînă la 50 000 km.

Deși uleiurile minerale nu prezintă proprietățile deosebite ale uleiurilor de sinteză, nu se întrevede pentru viitorul apropiat înlocuirea lor cu uleiurile de sinteză, datorită costului prohibitiv al acestora din urmă.

cum, se estimează că uleiurile provenite din petrol vor supraviețui mai mult decît combustibilii corespunzători.

ing. Cezar AMIRA
ing. Dan POPA



DIN ISTORIA MINIAUTOMOBILULUI

Automobilul foarte mic sau miniautomobilul nu este o noutate în istoria automobilului consemnând multe încercări, mai mult sau mai puțin reușite, ale unor constructori de a produce miniautomobile cu consum foarte redus dar bine studiate sub aspect ergonomic (al echipării interioare). Producția acestora a cunoscut fluctuații mari, uneori o cerere mare (în momente de crize economice sau în regiuni cu o dezvoltare economică lentă), alteori o cerere redusă odată cu concurența oferită de automobile „mai mari” (din categoria Trabant sau Fiat 850).

Încă în 1905 elvețienii Martin Fischer și Adolf Hommel obțin în Franța un brevet pentru un miniautomobil echipat cu motor de motocicletă putând transporta o sarcină utilă de 200 kg, cu o caroserie monobloc de numai 1,40 m lungime! Direcția era manevrată din pedale spre a permite miinilor să fie libere pentru fumat!

Primul miniautomobil acceptabil pentru 2 locuri a fost realizat în Turingia de Hugo Ruppe, fabricant de utilaje. Era echipat cu un motor în doi cilindri în V de 700 cmc răciți cu aer, cu o transmisie în două trepte și tracțiune spate prin ax cardanic. Șasiul din tablă de oțel reprezenta un avans tehnologic. Cu o distanță între axe de 1,50 m și o greutate de 250 kg, ne putem face o idee despre mărimea sa. Prospectul promitea o viteză de 50 km/h și livrarea în prețul de catalog al unei capote și lanterne. În cronica vremii se consemnează că acest mic automobil făcea față în circulația automobilelor normale. Între 1908—1911 uzi-

nele Brenabor din Brandenburg au comercializat un automobil popular derivat dintr-un model militar reducându-i numărul de roți de la 4 la 3. Noul model Brenaborette, cu motor Fafnir de 450 cmc, cu transmisie în două trepte, pe un șasiu din tablă presată, cu o greutate de 275 kg permitea 35 km/h.

În 1907, fabrica Laurin-Klement (Skoda de mai târziu) producea un miniautomobil de calitate cu motor de 2 cilindri, 4 timpi, cu o viteză de 50 km/h.

După primul război mondial, în perioada crizelor economice din țările puternic industrializate, apare iar o cerere de automobile foarte mici. Constructorul de avioane „Brade” realizează o „covată” pe roate cu o distanță între roți de 1,00 m și între axe de 2,95 m, cu motor în doi timpi răcit cu aer, care permitea o viteză de 75 km/h! Modelul a avut succes comercial între 1921—1930!

Hanomag a fost o marcă populară chiar și la noi în țară în perioada 1924—1926. Modelul său mic poreclit „chifla”, era echipat cu un motor cu un cilindru de 500 cmc în 4 timpi răcit cu apă, cu un consum de circa 4 l/100 km și cu un habitacul comod pentru 2 persoane.

Inginerii berlinezi Schwenke și Stiefencron aveau deja experiența proiectării tracțiunii pe față în epoca anilor '20. În 1928, ei au construit un prototip de 3 locuri cu motor de 2 cilindri opuși, tracțiune față, cu o transmisie în 2 trepte, din care una supramultiplicată, cu o distanță între axe de 2,25 m și o greutate de 450 kg, care atingea o viteză de 100 km/h. Acest proiect a stat la baza celebrului DKW de mai târziu.

Hawa este un automobil cu 2 locuri în tandem lung de 2,26 m, larg de 1,14 m, în greutate de 470 kg. Interesantă este însă partea mecanică bazată pe un motor electric alimentat de o baterie cu 20 elemente amplasat la spate. Cu o viteză maximă de 22 km/h, vehiculul putea urca pante de 7°.

Salonul automobilului din Berlin, în anul 1933, reflectă urmările marii crize economice prin numeroase miniautomobile prezentate pe podiumuri; modele pe 3 roți FRAMO, Goliath, DKW și Tempo, modele pe 4 roți: Standard și Hansa.

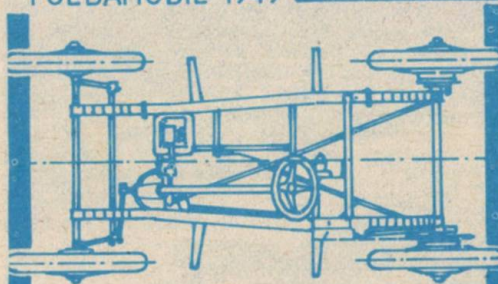
Unul din cele mai interesante modele, Standard Superior, cu motor la spate, și-a continuat producția până în 1949, cu o variantă motor față, tracțiune față, motor 2 cilindri, doi timpi, de 600 cmc.

După al doilea război mondial, sporește din nou cererea de miniautomobile. Cel mai mare succes l-a înregistrat Isetta, produs în Italia; 2 locuri, pe 4 roți, motor monocilindru în 4 timpi, de 250 cmc, cu tracțiune spate, fără diferențial, cu roți apropiate, la 50 cm la spate, la față 120 cm, greutatea de 330 kg. Accesul se realiza printr-o singură ușă, prevăzută în față.

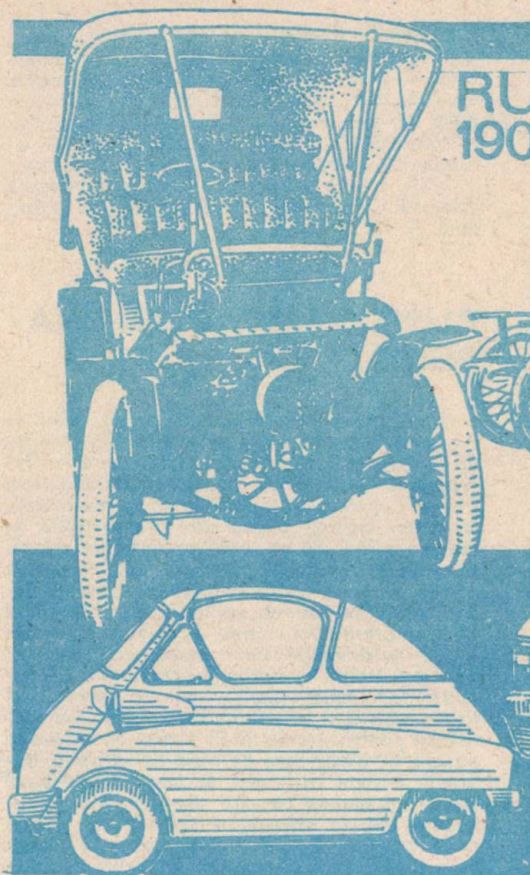
Fuldamobil este un model produs de con-



FULDAMOBIL 1949



HAWA 1927



RUPPE
1900



SKODA 1907



ISETTA 1948

JEANNEAU 1985

structorul de avioane Heinkel, cu 2 locuri, 3 roți, în lungime de 2,97 m, care la interior putea fi amenajat cu un pat. Heinkel a mai produs un model asemănător cu Isetta, cu 3 roți și 2 locuri.

Messerschmitt a încercat un „scooter” cu cabină, cu 2 locuri în tandem, cu motor de 200 cmc, capotă rabatabilă pentru acces interior, 238 kg, viteză 87 km/h, consum 4,3 l/100 km.

Dornier, alt constructor de avioane, încearcă lansarea modelului Dornier-Delta, cu 2 banchete tandem opus (spate la spate) ceea ce nu a plăcut publicului. Modelul s-a produs ulterior sub numele Zündapp Janus.

De fapt un miniautomobil este mai mult o problemă de studiu de habitacul, astfel că în 1972, un veritabil carosier, Ghia, reia problema și expune un prototip al unui posibil automobil de viitor, analog „scooterului” Messerschmitt, dar cu o grafică modernă, foarte bine elaborată, însă la un preț de cost destul de mare!

În perioada „petrolului ieftin”, interesul pentru miniautomobile a scăzut constant, deși mulți cercetători serioși au emis ipoteza unui miniautomobil de viitor capabil să descongese arterele urbane aglomerate.

Constructorul Fichtel Sachs a studiat 10

ani pentru a pune la punct un grup motopropulsor compact denumit Sachs Sc 50 — monocilindru în doi timpi de 50 cmc cu raport de compresie 9,8:1, 40 C.P., la o turație 5 800 rot/min, cu o transmisie automată cu variator prin curea, utilizând continuu în mod judicios motorul.

Constructorul francez Jeanneau a realizat modelul Microcar, echipat cu acest motor Sachs Sc 50. Succesul este promițător. În 1984, în Franța, la 400 automobile există un miniautomobil și se estimează o cerere de 20 000 miniautomobile pe an.

Miniautomobilele au fost testate și pe circuitul Le Mans în cursă de 7 zile neîntreruptă cu motorul în plină sarcină, acoperind 6 687 km, cu o medie superioară vitezei de 40 km/h. Acest parcurs este echivalentul unei durate de exploatare de 2—4 ani!

Firma Automobil Technik Walther din R.F.G., a preluat sub licență fabricația modelului Jeanneau sub numele Micro Charly Super.

Și încă o surpriză: marele concern Mercedes se preocupă de un miniautomobil, căci se intuiește tot mai mult că acestea vor salva problema circulației în marile aglomerări urbane.

Arh. Horia CONSTANTINESCU

AMOR

NEDUMERIREA CONULUI MIHAI...

— Și oamenii mari își au întâmplările lor ve-sele — îmi spusese, cîndva, omul de spirit care a fost scriitorul Nicolae Tăutu. Iată una, povestită chiar de maestrul Mihail Sadoveanu, la ceas de bună dispoziție, după un pescuit strașnic!

...După război, lui Sadoveanu i se reparti-zase o mașină cu un șofer extrem de priceput și de conștiincios. Odată, însă, a întârziat cam mult și scriitorul s-a supărat.

— Vă rog să mă iertați — i-ar fi spus cel în culpă — dar am fost pînă la Galați și am întâr-ziat, făcînd trei ceasuri!

Sadoveanu, care în 1929 își cumpărase un Pontillac de epocă și chiar condusese ani de zile, știa foarte bine că, practic, este o imposi-bilitate să acoperi cîteva sute de kilometri într-un asemenea timp.

— Și, așa, de la Galați vii?

— Da, de acolo...

După ce l-a măsurat cercetător cîteva clipe, marele povestitor, cuprins de un anume gînd, i-a indicat adresa unei somități medicale a vremii. Ajunși la doctorul Lupu — căci despre el este vorba —, maestrul i-a cerut acestuia să-l vadă amănunțit pe șofer. După ce l-a con-sultat cu toată atenția, medicul s-a pronunțat:

— La trup n-are nici un beteșug, coane Mi-hai; poate că la cap să fie ceva...

— Atunci, scrie-i o trimitere la Spitalul 9!

— Da' ce-a făcut, săracul?

— O pozna mare și-o ține pe-a lui: s-ar fi repezit în trei ceasuri, pînă la Galați și înapoi! Ai mai auzit tu de cineva care să bată drumul ăsta cu mașina într-un așa timp?!

— Ia zi, omule — se întoarse doctorul către incredibilul recordman pe patru roți, — cum e tărășenia cu Galațiul?

— Păi — se lumină acesta, n-am apucat să-i explic maestrului ce și cum. Să vedeți...

Întîmplarea făcuse ca la prînz, după ce-l lă-sase pe scriitor acasă, să se întîlnească cu

niște amici aviatori. Aceștia tocmai plecau spre Băneasa, pentru un zbor pînă la Galați. Cînd a aflat că toată cursa durează numai două ceasuri, șoferul care pînă atunci nu ur-case într-un avion, i-a rugat să-l ia cu ei. Dar o defecțiune survenită la Galați, i-a pus în si-tuația de a întîrzia la înapoiere cu o oră...

— Ei, coane Mihai — a întrebat înveselit doctorul Lupu — să-i mai fac trimiterea la Spi-talul 9, ori îl ierți?!

PUNCT ȘI CONTRA- PUNCT

Odată, aproape de miezul nopții, Nicolae Iorga se întorcea acasă de la una din recepți-ile la care obligațiile cereau să fie prezent. Întîmplarea a făcut ca, exact în fața locuinței Elenei Lupeșcu, automobilul să se defecteze. Degeaba încerca șoferul să-l meșterească; în liniștea vilelor de pe alea potențailor epocii, rateurile motorului răsuna ca niște focuri de armă... Cum zgomotul continua, la una din fe-estrele casei se ivi somnoroasă, camerista ce-și informă apoi stăpîna că în stradă s-a de-fectat automobilul unui domn cu barbă și ochelari. Domn cu barbă și ochelari?! — se lu-mină Lupeasca; dacă-l, cumva, profesorul Iorga, atunci tocmai bun moment să i-o plă-tească pentru desele ironii făcute de acesta la adresa ei! Bucuroasă de ceea ce va urma, îm-bracă repede un halat și lese fără zăbavă afară. La lumina becului din fața vilei, recu-noaște silueta savantului sprijinit în baston lîngă mașină, dar, făcîndu-se totuși a nu ști cine este, începe să debiteze tot felul de vorbe la adresa celor care noaptea scoală și scanda-lizează o stradă întreagă, prin gălăgia făcută cu hîrburile lor defecte. După ce îl ascultă calm, vocalizele, Nicolae Iorga i se adresează, dar fără a face și el pe neștiutorul cu cine vor-bește:

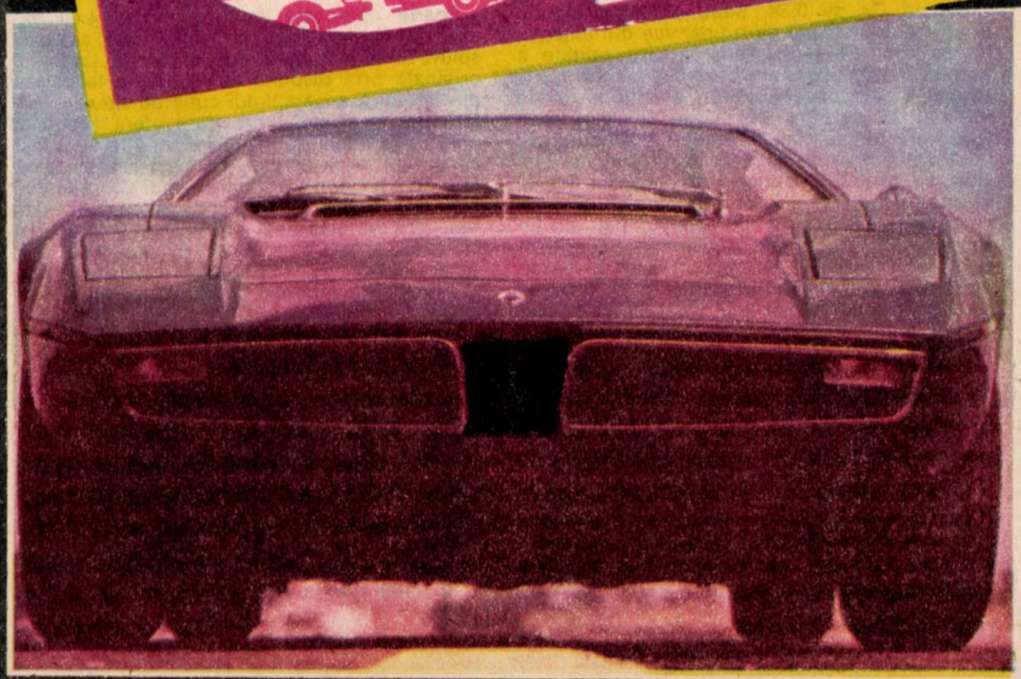
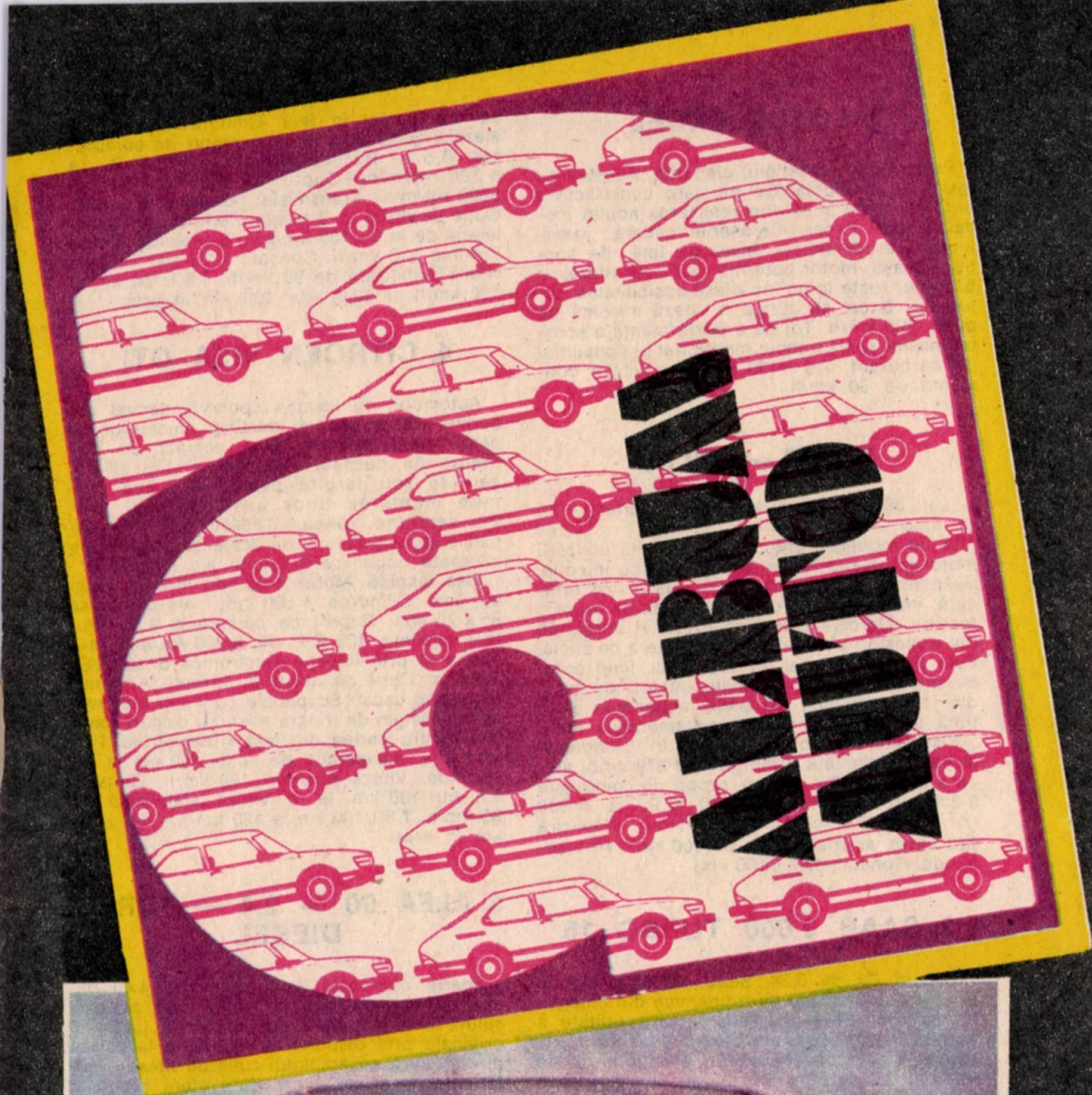
— Doamnă dragă, recunosc că din pricina blestemății de mașinării, am deranjat și scan-dalizat o stradă, în mijlocul nopții. Dar dum-neata ai sculat și scandalizat o Europă întreagă, incurcîndu-ne și în afaceri de stat și totuși, nimeni nu ți-a cerut răul, cum bag de seamă că mi-l dorești mata, mie...

Aurel CODREANU

SFATURI PENTRU AUTOMOBILIȘTI

- Chiar dacă vă grăbiți, nu treceți pe stop, pentru că veți plăti pe loc contravenția: taxa de ur-gență!
- Dacă pentru beție există dezafcoolizare — și pentru beția de viteză există... descarnetizare.
- În caz de vizibilitate redusă, micșorați viteza. Altminteri, n-aveți nici măcar posibilitatea să vă vedeți... „moartea cu ochii”!
- Nu depășiți în curbă pentru că de multe ori e curbă... de sacrificiu!
- Nu vă puneți cu pomii de pe marginea șoselei. Aceștia nu au obraz: au... chereștea!
- E bine să cunoașteți toate semnele de circulație — mai ales cel cu semnul... mirării!
- Cînd conduceți, fiți cu ochii-n patru! Plus ochi de pisică...

D.C. MAZILU



1. LOTUS EXCEL

Performanță, prestigiu, eleganță. Acestea au fost cele trei obiective pe care constructorii britanici le-au atins prin realizarea noului model Lotus Excel. Caroserie ușoară, joasă, foarte aerodinamică, anvelope late, de secțiune joasă, motor puternic, cutie de viteze cu 5 trepte, toate la un loc oferă posibilitatea Lotus-ului Excel să atingă o viteză maximă de peste 200 km/h. Tot ca o performanță a acestei mașini sport trebuie menționat și consumul de carburant: 7,8 l/100 km la o viteză constantă de 90 km/h.

2. TVR — 390 SE

„Lui „390 SE” i s-au adus multe perfecționări pe linia aerodinamicii și mai multă „putere” față de modelele precedente datorită utilizării motorului de la Rover Vitesse, V8 cu injecție. Suspensia pentru partea din față a fost refăcută, îmbunătățindu-se astfel ținuta de drum a mașinii. Caroseria este realizată în întregime din poliesteri pe o armătură din fibră de sticlă. Este produs manual, în serii mici, fiind dotat cu multe accesorii speciale: tablou de bord din lemn, tapițerie din piele, acționarea electrică a geamurilor, faruri escamotabile etc.

Fișă tehnică: motor 8 cilindri în V amplasat la partea din față. Cilindreea 3 879 cmc, alezaj x cursă 88,9 x 74 mm, raport de compresie 9,3:1. Putere maximă 180 C.P. la 6 000 rot/min. Performanțe: viteză maximă 220 km/h, accelerație de 0—100 km/h în 7 secunde. Consum 12,5 l/100 km.

3. SAAB 9 000 TURBO 16

Cu un Cx de 0,34, Saab 9 000 se înscrie printre automobilele aerodinamice din categoria sa. Dar Cx-ul nu este singura calitate a acestei mașini. Deși are o caroserie, am putea spune, deja „convențională”, amintindu-ne de Renault 25, de Ford Sierra sau Scorpio, Saab 9 000 are totuși o alură modernă generată de noul calandru mai coborât, înscris în aceeași linie cu grupurile optice, de parbrizul foarte înclinat și de coada înaltă. În ceea ce privește accessorizarea, Saab 9 000 este echipat cu un sistem APC (Automatic Performance Control) care adaptează în permanență funcționarea motorului la limitele termodinamice permise de carburantul folosit, cu un sistem de aer condiționat, cu programator, sistem care menține în permanență temperatura habitaculului la temperatura programată, indiferent de condițiile atmosferice exterioare sau de viteza automobilului. De asemenea, are servodirecție cu volan reglabil în profunzime, scaunul conducătorului cu suport lombar și reglarea în înălțime, ambele scaune din față încălzite electric, oglinzi exterioare cu reglare și dezaburire electrică, geamuri acționate electric, zăvorire centralizată a ușilor și a portbagajului, ordinator de bord etc.

Fișă tehnică. Motor 4 cilindri în linie, ampla-

sat transversal în față. Cilindree 1985 cmc, alezaj x cursă 90 x 78 mm, raport de compresie 8,5:1. Putere maximă 175 C.P. la 5 300 rot/min. Cuplu maxim 28 kgfm la 3000 rot/min. Transmisie pe roțile din față. Cutie de viteze cu 5 trepte. Performanțe: accelerație de la 0—100 km/h în 8 secunde. Viteză maximă 220 km/h. Consum 7,2 l/100 km la o viteză stabilizată de 90 km/h, 9,8 l/100 km la 120 km/h și 12,4 l la 100 km în oraș.

4. CITROEN VISA GTI

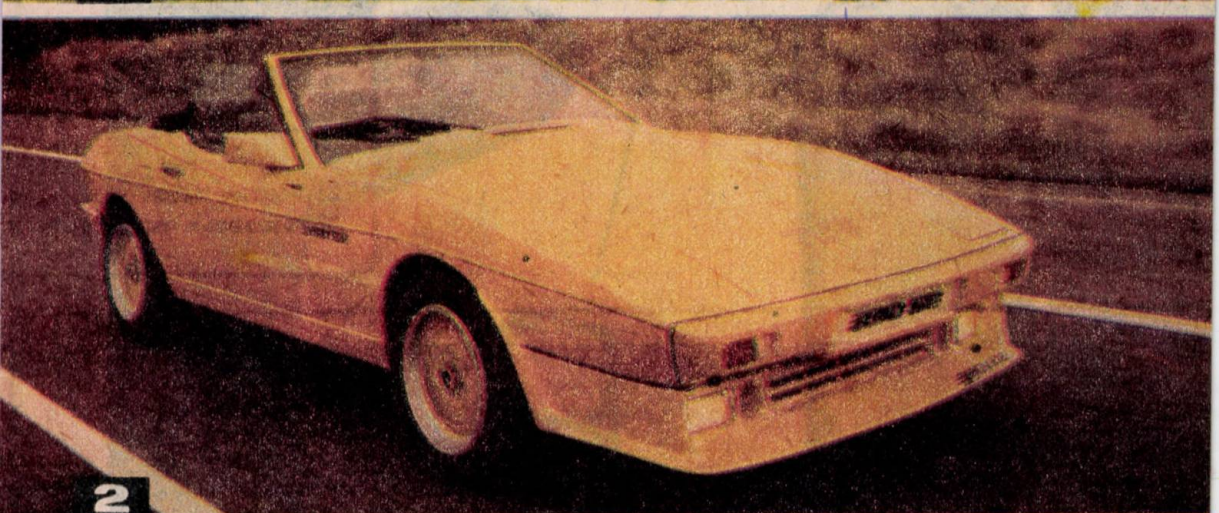
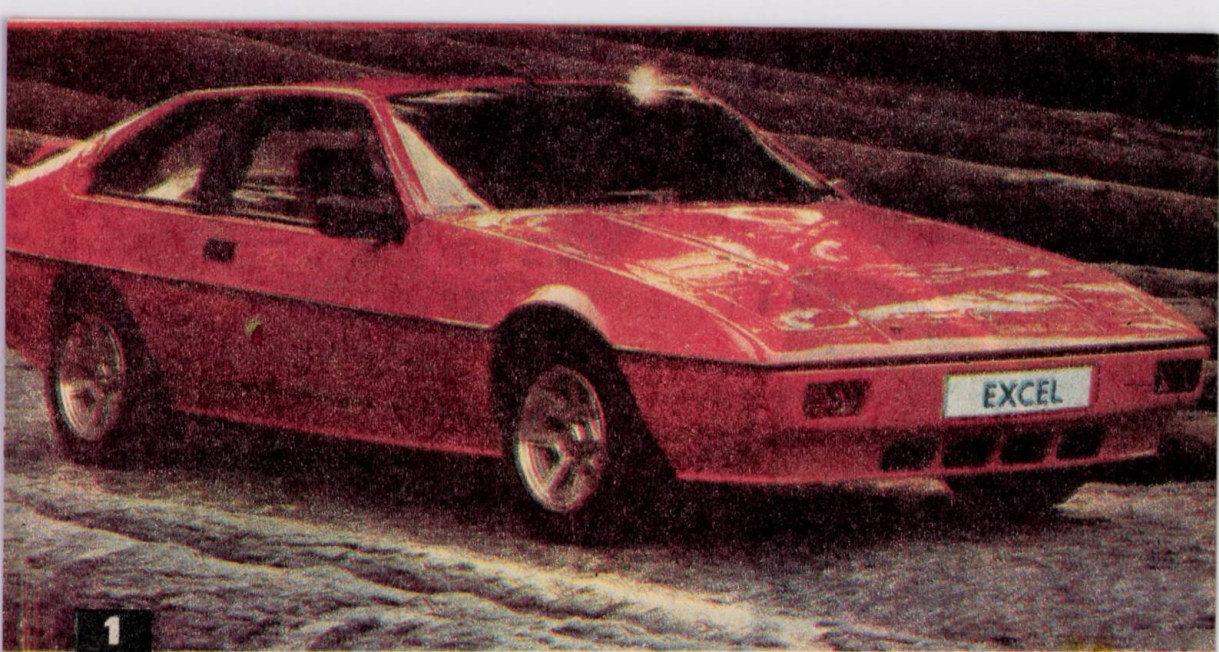
Automobil cu vocație sportivă, derivat din berlina „de stradă” și destinat amatorilor de performanțe ridicate. Este echipat cu elemente de caroserie aerodinamice și pasaje la roți lărgite pentru a putea permite montarea unor anvelope mai late, de secțiune joasă, 185/60 HR 14, capabile să asigure o bună aderență și stabilitate adecvată noilor performanțe ale mașinii.

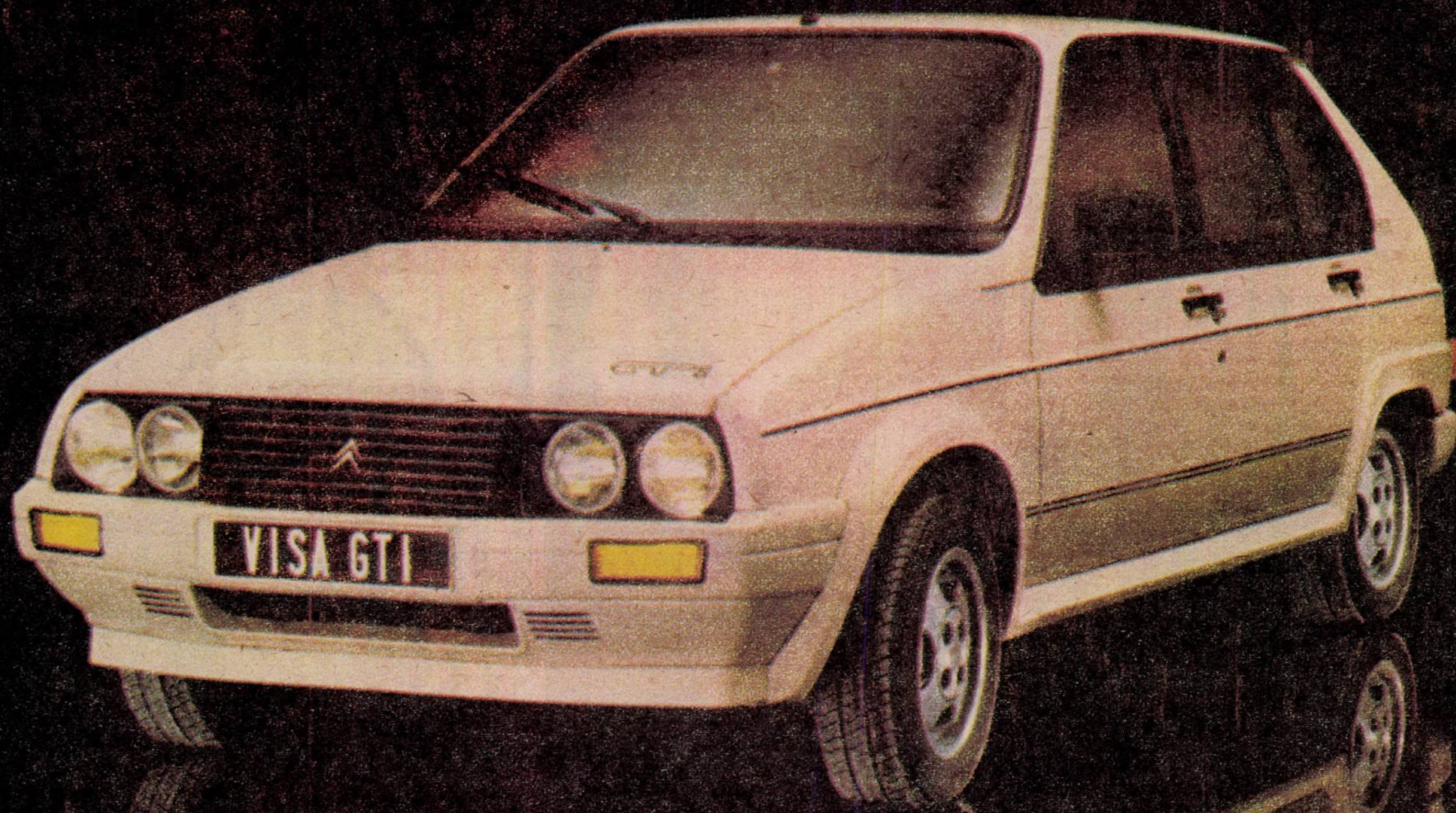
Fișă tehnică. Motor 4 cilindri în linie, răciți cu apă. Cilindree 1 580 cmc. Alezaj x cursă 85 x 70 mm. Raport de compresie 9,5:1. Putere maximă 105 C.P. la 6 200 rot/min. Alimentarea prin injecție electronică Bosch LE2 Jetronic. Cutie de viteze cu 5 trepte. Ambreiaj monodisc uscat. Suspensie cu 4 roți independente. Sistem de frinare mixt, cu discuri ventilate pentru partea din față și servofrină. Performanțe: accelerație de la 0—100 km în 9,1 secunde. Viteză maximă 188 km/h. Consum 5,9 litri/100 km la o viteză stabilizată de 90 km/h, 7,6 l/100 km la 120 km/h și 8,7 l/100 km în oraș.

5. ALFA 90 — 2,4 — TURBO DIESEL

Foarte compactă (mai puțin de 4,40 m), această berlină „cap de serie” reia aceleași soluții tehnice folosite deja la Alfetta. La fel de originală prin dispunerea motorului la partea din față și a ansamblului cutie de viteze — diferențial în spate, lucru care oferă avantajul unei bune echilibrări a maselor, Alfa 90 a fost construită după un nou concept aerodinamic, fapt care a permis obținerea unui Cx redus cu 15% față de cel al modelului Alfetta. Această reducere se datorește și folosirii, în premieră mondială, a unei aripi deportante montată pe un sistem telescopic autoreglabil care poate realiza incidente variabile cu caroseria, funcție de viteza automobilului.

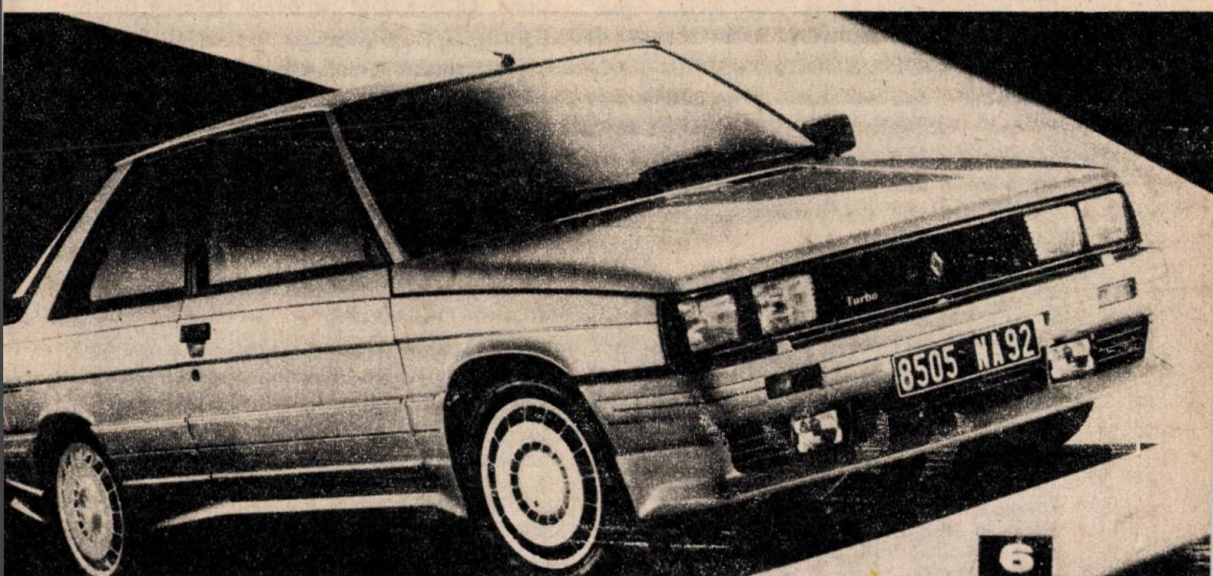
Fișă tehnică. 4 cilindri în linie, montați longitudinal la partea din față. Alezaj x cursă 92 x 90 mm. Cilindree 2 393 cmc. Raport de compresie 22:1. Putere maximă 110 C.P. la 4 200 rot/min. Cuplu maxim 24 kgfm la 2 300 rot/min. Alimentare prin injecție indirectă cu pompă rotativă. Transmisie: ambreiaj bidisc uscat cu comandă hidraulică. Cutie de viteze cu 5 trepte. Sistem de frinare cu 4 discuri și servofrină. Performanțe: viteză maximă 178 km/h. Consum: 5,8 l/100 km la o viteză stabilizată de 90 km/h, 8 l/100 km la 120 km/h și 9 l/100 km în oraș.





4

ALBUM AUTO



6. RENAULT 11 TURBO „ZENDER“

Campioană de ralii a Franței la grupa N în 1984, Renault 11 turbo a demonstrat rapid potențialul său sportiv conjugat cu un confort și prestații deosebite pentru acest gen de mașini. Pe structura sa mecanică, uzina Renault a prezentat la Salonul de la Paris din 1984 o altă variantă, „R 11 Zender“, căreia i s-a adus multe îmbunătățiri în ținuta de drum și alura aerodinamică.

Fișă tehnică: motor 4 cilindri în linie răciți cu apă, 1 397 cmc, raport de compresie 8:1, putere maximă 105 C.P. la 5 500 rot/min, cuplu maxim 13,5 kgfm la 2 500 rot/min. Transmisie: ambreiaj monodisc uscat și cutie de viteze cu 5 trepte. Sistemul de frinare mixt cu discuri ventilate pentru roțile din față și tamburi pentru cele din spate. Jante în aliaj ușor 6J x 15, anvelope 195/50 HR15. Greutate 925 kg. Consum 6,2 l/100 km la o viteză stabilizată de 90 km/h, 7,9 l/100 km la 120 km/h și 8,9 l/100 km în oraș. Performanțe: viteză maximă — 186 km/h. Accelerația de la 0—100 km/h în 9 secunde.

7. BMW — M 635 CSI

B.M.W. a elaborat o nouă variantă a modelului CS 635. La această mașină tot ansamblul caroseriei a fost revăzut: spoiler amplu, pasaje pentru roți cu anvelope mai late, suspensii speciale, amortizoare cu gaz, frîne redimensionate, diferențial autoblocant etc.

Motorul este mai puternic, dar în același timp și mai economic. Un microordinator controlează în mod simultan alimentarea și aprinderea în sensul obținerii unui compromis performanță-consum.

Fișă tehnică. Motor 6 cilindri în linie, înclinat la 30°, plasat în față, longitudinal, cu patru supape pe cilindru. Cilindree 3.453 cmc, alezaj x cursă 92x86 mm, raport de compresie 10,5:1, putere maximă 286 C.P. la 6.000 rot/min, cuplu maxim 31,6 kgfm la 4.500 rot/min. Alimentare prin injecție electronică.

Consum 7,8 l/100 km la o viteză stabilizată de 90 km/h, 9,7 l la 100 km la 120 km/h și 16,5 l/100 km în oraș. Performanțe: accelerație de la 0—100 km/h în 6,4 secunde. Viteză maximă: 255 km/h.

8. NISSAN NX-018

Caroserie două volume, compacte, de gabarit mic, cu trei uși și cinci locuri. Deși foarte ușor, Nissan NX—018 este foarte bine studiat la șocuri frontale, oferind o bună rezistență în caz de accident.

Fișă tehnică: motor 4 cilindri în linie răciți cu apă, amplasat la partea din față. Cilindree 987 cmc, alezaj x cursă 75x72 mm, raport de compresie 9,2:1, putere maximă 55 C.P. la 6.400 rot/min. Cutie de viteze cu 5 trepte. Frîne cu discuri pentru roțile din față și servofrină. Dimensiuni: lungimea 3,60 m, lățimea 1,56 m, înălțimea 1,39 m. Greutate: 630 kg. Consum 5 l/100 km. Viteză maximă 155 km/h.

190

9. LANCIA PRISMA DIESEL

Berlină cu 4 uși, trei volume, construită după soluția „totul în față“. Noul motor de 1,9 l realizat în colaborare cu uzina Fiat, este dotat cu un filtru de aer cu mai multe etaje, lucru care contribuie împreună cu izolarea fonică a habitaculului la reducerea zgomotului caracteristic funcționării motoarelor diesel, mărind astfel gradul de confort al automobilului. Tot în acest sens s-a acționat și pentru reducerea vibrațiilor transmise caroseriei de la motor. Astfel, se remarcă un volant motor de dimensiuni mai mari, deci cu o inerție mai mare, a unui amortizor de vibrații pe vîlbrochen, cit și a unor tampoane speciale pentru suspendarea motorului, a cutiei de viteze și a colectorului de evacuare.

Fișă tehnică: motor 4 cilindri în linie montat transversal la partea din față a automobilului. Cilindreea 1 929 cmc, alezaj x cursă 91 x 76 mm, raport de compresie 22:1. Putere maximă 65 C.P. la 4 600 rot/min. Performanțe: accelerație de la 0—100 km/h în 22,3 secunde. Viteză maximă 158 km/h. Consum: 4,6 l/100 km la o viteză stabilizată de 90 km/h, 6,6 l/100 km la 120 km/h și 7,1 l/100 km în oraș.

10. LADA 2108

Caroseria cu două volume, două uși și haion posterior, motorul și cutia de viteze amplasate la partea din față a automobilului, tracțiunea pe roțile din față, acestea sînt principalele elemente noi ale modelului Lada 2 108. Cu această nouă realizare, constructorii sovietici s-au aliniat tendinței actuale în construcția de automobile.

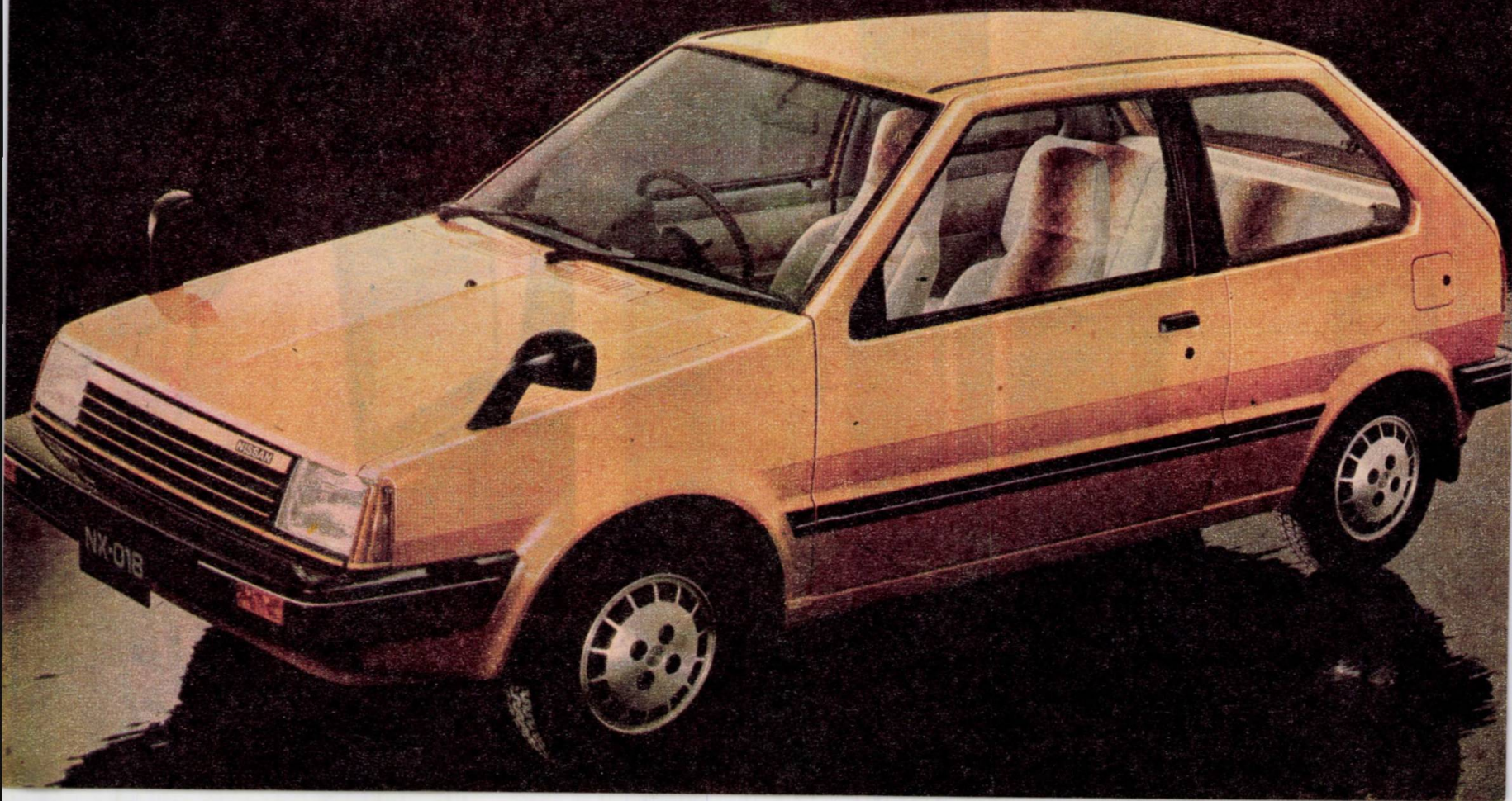
Fișă tehnică: motor 4 cilindri în linie amplasat transversal, la partea din față a automobilului. Cilindree 1 289 cmc, alezaj x cursă 76 x 71 mm, raport de compresie 9,6:1, putere maximă 65 C.P. la 5 600 rot/min. Alimentare prin carburator dublu corp în trepte. Distribuție cu arbore cu came în chiulasă și curea dințată. Transmisie: ambreiaj monodisc uscat și cutie de viteze cu 5 trepte. Sistem de frinare cu discuri pentru partea din față și tamburi pentru spate. Performanțe: accelerație de la 0—100 km/h în 15 secunde. Viteză maximă 150 km/h. Consum: 5,9 l la 100 km la o viteză stabilizată de 90 km/h.

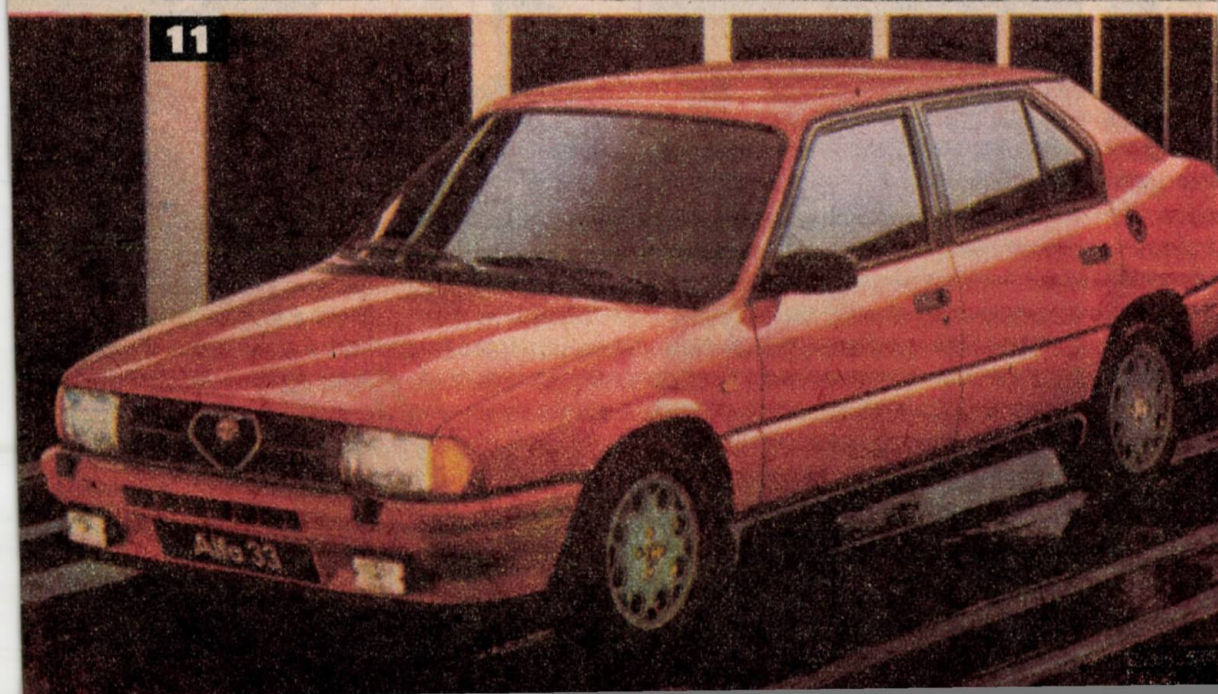
11. ALFA 33 QUATROFOGLIO VERDE

Berlină cu 4 uși, 5 locuri a cărei linie (două volume și jumătate) este total nouă în tradiția uzinei milaneze. Quattrofoglio Verde se distinge față de modelul de bază nu numai prin motorul mai „împins“, ci și prin cîteva accesorii: ștergătoare de faruri, oglindă retrovizoare și pe dreapta, geamuri fumurii acționate electric, închidere centralizată a ușilor, jante din aliaj, anvelope de secțiune joasă etc.

Fișă tehnică: motor 4 cilindri boxer, amplasat transversal la partea din față. Cilindree 1 490 cmc, alezaj x cursă 84,0 x 67,2 mm, raport de compresie 9,5:1, putere maximă 105 C.P. la 6 000 rot/min. Distribuția cu arbore cu came în cap și curea dințată. Alimentare prin

ALBUM AUTO





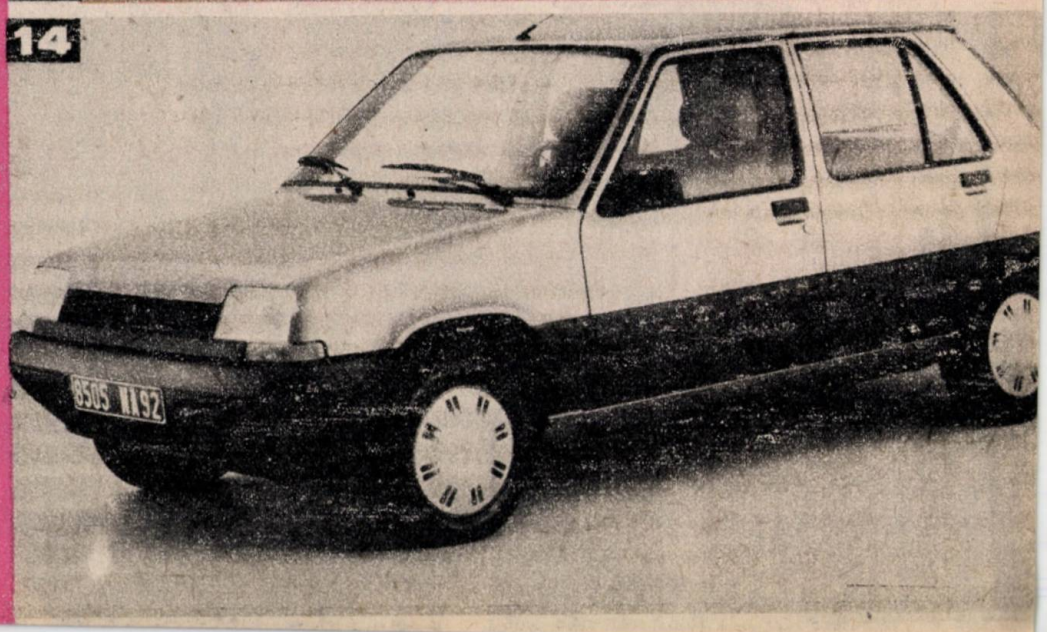
12



13



14





15

ALBUM AUTO

2 carburatoare dublu corp orizontale cu acționare simultană. Performanțe: accelerație de la 0—100 km/h în 10 secunde. Viteză maximă 190 km/h. Consum: 6,2 l la 100 km la o viteză constantă de 90 km/h, 7,9 l/100 km la 120 km și 10,9 l/100 km în oraș.

12. ALFA 75 2,5

Creație de ultimă oră a uzinei milaneze, Alfa 75 are o caroserie „două volume și jumătate”, a cărei linie generală o situează între Alfa 33 și Alfa 90. O caroserie, deci, mai scurtă și mai joasă, 4 uși, 5 locuri cu „coadă” înaltă. Noul model poate fi echipat cu două tipuri de motoare. Este vorba de un motor de 2 l cu 4 cilindri în linie, alimentat prin intermediul a două carburatoare duble (un corp pentru fiecare cilindru) și celălalt motor un V6 la 60° tot cu doi arbori cu came în cap (cite unul pe fiecare chiulasă).

Fișa tehnică a celui de al doilea tip de motor: 6 cilindri în V la 60° amplasat la partea din față. Cilindree 2 490 cmc, alezaj x cursă 88,0x68,3 mm, raport de compresie 9:1. Putere maximă 156 CP la 5 600 rot/min. Alimentare prin injecție de benzină. Performanțe: viteză maximă 205 km/h, accelerație de la 0—100 km/h în 8 secunde. Consum 16,5 l/100 km.

13. BMW ALPINA C1 2,3

Versiunea sportivă „de vîrf” a „seriei 3” vine să satisfacă, datorită performanțelor notabile în ceea ce privește accelerația, viteză maximă, ținuta de drum etc., o categorie mai restrînsă de automobiliști și anume pe cei sportivi. Mașina este prevăzută cu un spoiler amplu, cu deflector pentru partea din spate, jante late din aliaj și anvelope de secțiune joasă.

Fișa tehnică. Motor 4 cilindri în linie, 2 315 cmc, alezaj x cursă 80 x 76,8 mm, raport de compresie 10:1, putere maximă 170 C.P. la 6 000 rot/min, cuplu maxim 22,8 kgfm la 5 000 rot/min. Alimentarea prin injecție electronică de benzină „LE-Jetronic”. Suspensiile cu amortizoare cu gaz Bilstein. Anvelope 195/50VR16. Performanțe: accelerație de la 0—100 km/h în 8 secunde. Viteză maximă 220 km/h.

14. RENAULT 5 GL (5 uși)

Începînd cu data de 23 mai 1985, o nouă gamă „super 5” a ieșit de pe porțile uzinei din Billancourt: este vorba de o caroserie cu 5 uși, prezentată în șase versiuni: TC, GL, GTL, GTL 1.4, GTS. Automatic. La această variantă nou-tățile se referă și la nivelul caroseriei: facilitatea accesului la locurile din spate, datorită prezenței celor două uși suplimentare, confort sporit, iar ampatamentul mașinii i s-au adăugat încă 60 mm. Astfel, Renault 5, considerat deja un automobil spațios, devine prin noul model cu 5 uși unul dintre cele mai voluminoase din categoria sa și aceasta pe o caroserie de numai 3,65 m.

Fișa tehnică: motor 4 cilindri în linie, vertical, montat transversal la partea din față. Cilindree 1 108 cmc, alezaj x cursă 70x72 mm, ra-

port de compresie 9,5:1, putere maximă 47 C.P. la 5 250 rot/min, cuplu maxim 8,2 kgfm la 2 500 rot/min. Distribuție cu axă cu came montată lateral în blocul motor și comandată prin lanț. Transmisie: ambreiaj monodisc uscat și cutie cu patru viteze. Greutate 715 kg. Performanțe — accelerație de la 0—100 km/h în 16 secunde. Viteză maximă 143 km/h. Consum: 4,5 l/100 km la viteză stabilizată de 90 km/h, 6,1 l/100 km la 120 km/h și 5,8 l/100km în oraș.

15. TOYOTA CELICA 2,0 GTX

Coupé de prestigiu, la realizarea căruia constructorii niponi au ținut cont în primul rînd de finisare. A rezultat o mașină elegantă, cu o linie sobră, bine finisată, cu partea din față (faruri escamotabile, calandru, semnalizatoare), foarte frumos armonizate.

Fișa tehnică: motor 4 cilindri în linie răciți cu apă. Cilindree 1972 cmc, alezaj x cursă 84x89 mm, raport de compresie 9:1. Putere maximă 105 C.P. la 5 000 rot/min. Transmisia se realizează prin intermediul unei cutii de viteze cu 5 trepte sau la cerere automată. Performanțe: viteză maximă 180 km/h, accelerație de la 0—100 km/h în 11,1 secunde. Consum: 7,3 l/100 km la o viteză constantă de 90 km/h; 9,4 l/100 km la 120 km/h și 12,2 l în oraș.

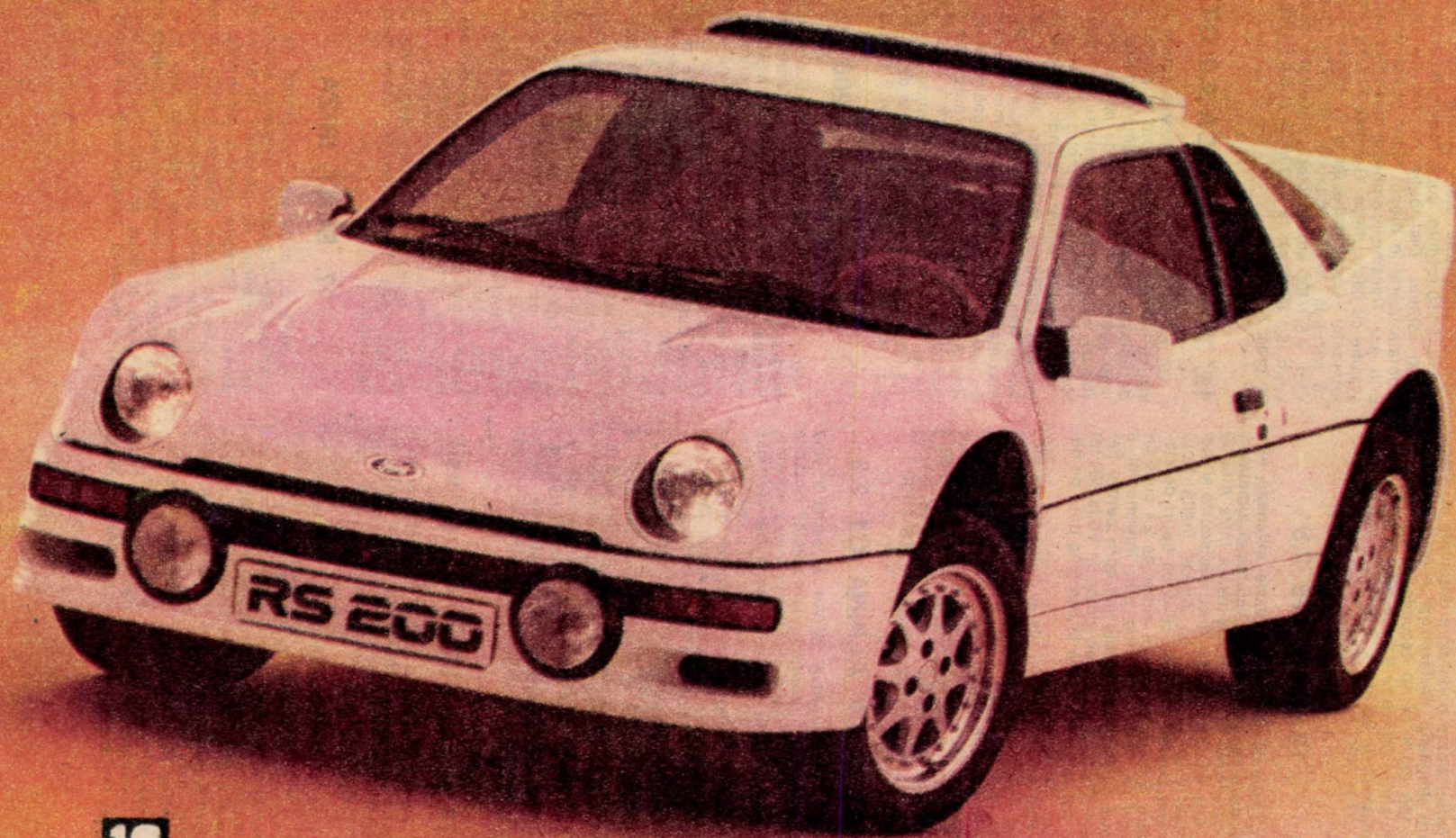
16. FORD RS 200

Noul „RS 200” a fost proiectat și construit în mod special pentru a participa la campionatul mondial de raliuri. Prin realizarea acestui nou model, specialiștii au urmărit împlinirea cîtorva deziderate și anume: o mașină ușoară, bine echilibrată, propulsată de un motor foarte puternic, cu o transmisie care să poată permite exploatarea la maxim a performanțelor motorului și, bineînțeles, o suspensie adecvată dificultăților solicitări la care este supusă o mașină de raliuri.

Fișa tehnică: motor 4 cilindri în linie, montat transversal la partea din spate a automobilului, în fața roților posterioare. Alezaj x cursă 86x77,4 mm, raport de compresie 8,2:1. Cilindree 1 800 cmc. Putere maximă 230 C.P. la 6 000 rot/min. Cuplu maxim 32,6 kgfm la 4 500 rot/min. Distribuție cu două axe cu came în cap comandate de curea dințată. Alimentarea prin injecție și turbocompresor. Transmisie cu 4 roți motrice, frîne cu discuri pe toate roțile. Performanțe: accelerație de la 0—100 km/h în 6,3 secunde. Viteza maximă 240 km/h.

17. SEAT IBIZA

Berlină cu două uși, construită de firma spaniolă SEAT care, la realizarea acestui model, a beneficiat de parteneri de excepție în domeniu: Porsche pentru ansamblul motor-cutie de viteze, Giugiaro pentru caroserie și Karmann pentru amenajamentul interior și metode de fabricație. Născută deci în urma unei colaborări internaționale, Seat Ibiza are o caroserie cu două volume, rotunjită, funcțională și modernă, caracterizată de ample su-





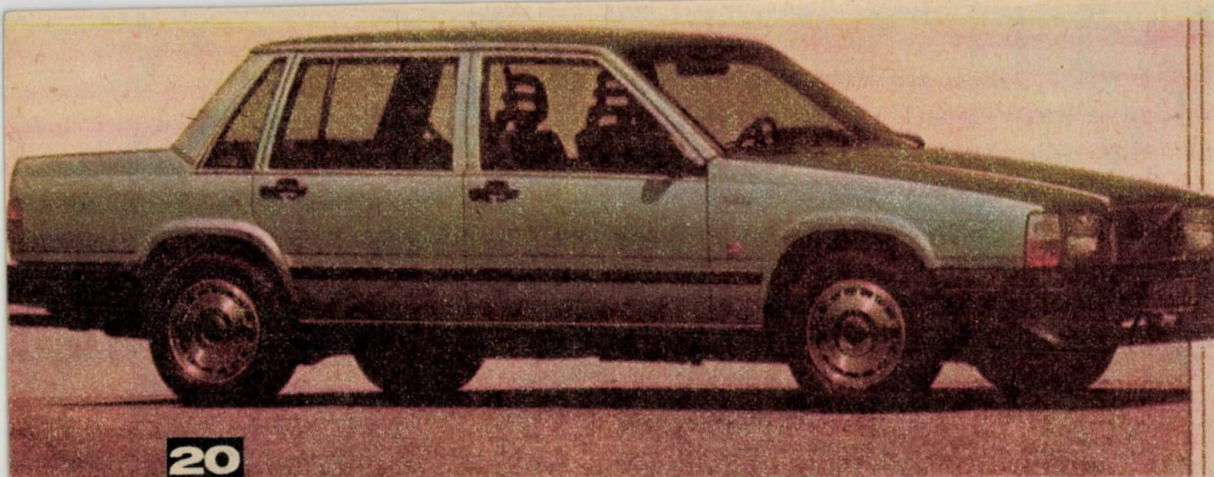
17



18



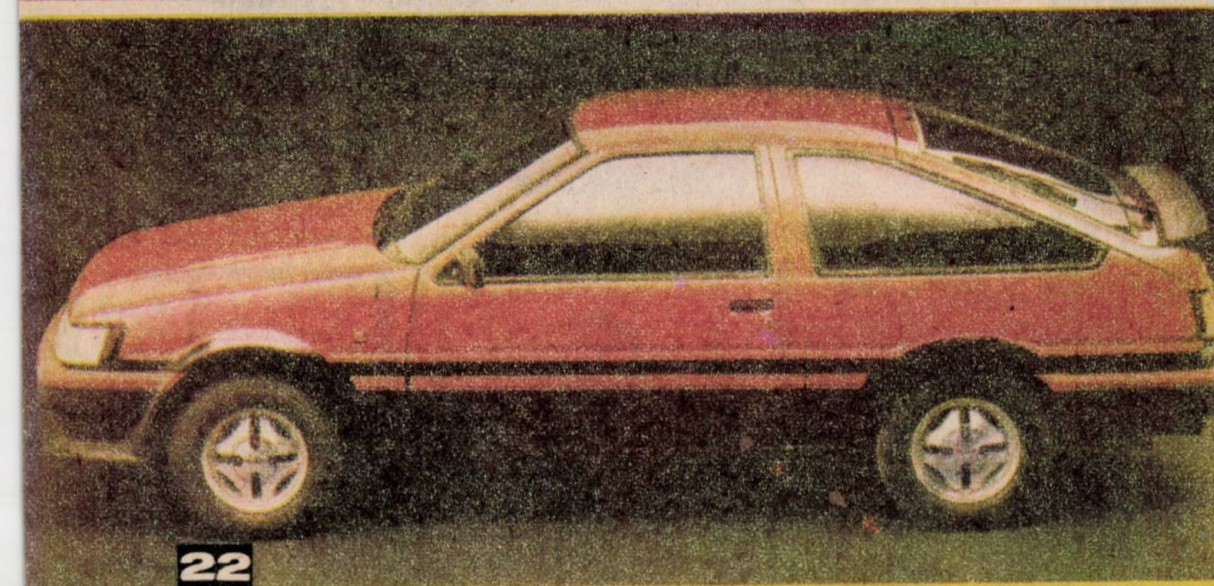
19



20



21



22

ALBUM AUTO

prafețe vitrate, foarte compactă, dar cu un volum interior excepțional pentru o mașină din această categorie.

Fișa tehnică. Motor 4 cilindri în linie amplasat la partea din față. Cilindree 1 193 cmc, alezaj x cursă 75x67,5 mm, raport de compresie 9,5:1, putere maximă 63 C.P. la 5 800 rot/min, cuplul maxim 9 kgfm la 3 500 rot/min. Performanțe: consum la o viteză stabilizată de 90 km/h — 4,9 l/100 km, la 120 km/h — 6,6 l/100 km, în oraș 9 l/100 km. Acceleratie de la 0—100 km/h în 12,9 secunde. Viteză maximă — 155 km/h.

18. FORD SCORPIO

Construită după schema „două volume și jumătate”, caroseria noului Scorpio are o linie modernă, aerodinamică, în special, Cx-ul său fiind 0,30, deci foarte bun. Noua gamă este formată dintr-o berlină cu 5 uși, 5 locuri, echipată cu 6 tipuri de motoare, plus un model station-wagon. În contrast, caroseriei foarte moderne îi corespunde o mecanică tradițională cel puțin în ceea ce privește dispunerea motorului și a transmisiei după soluția clasică (motor față, tracțiune pe roțile din spate).

Fișa tehnică. Motor 4 cilindri în linie răciți cu apă, 1 994 cmc, alezaj x cursă 90,8 x 77,0 mm, raport de compresie 9,2:1, putere maximă 105 C.P. la 5 200 rot/min. Performanțe: accelerație de la 0—100 km/h în 11,5 secunde. Consum 6,2 l/100 km la o viteză stabilizată de 90 km/h, 7,7 l/100 km la 120 km/h și 10,8 l/100 km în circulația urbană. Viteză maximă 188 km/h.

19. NISSAN CHERRY

Berlină de clasă medie, cu patru uși, două volume, construită după soluția „totul în față”, fruct al colaborării dintre uzinele Nissan și Alfa-Romeo. Deși dimensiunile de gabarit ale acestei berline sînt reduse (lungime 3,98 m și lățime 1,68 m) totuși, în interior, este foarte spațioasă, putînd „găzdui” 5 persoane într-un confort demn de o mașină de clasă mare.

Fișa tehnică. Motor 4 cilindri în linie, răciți cu apă, amplasat la partea din față a automobilului. Cilindree 1 261 cmc, alezaj x cursă 76x70 mm, raport de compresie 9:1, putere maximă 60 C.P. la 5 600 rot/min, cuplu maxim 13,5 kgfm la 3 600 rot/min. Transmisie: ambreiaj monodisc uscat și cutie de viteze cu 5 trepte. Sistem de frinare cu discuri în față și tamburi spate, dublu circuit și servofrină. Dimensiuni: lungime 3 980 mm, lățime 1 680 mm, înălțime 1 360 mm. Greutate 835 kg. Performanțe: accelerația de la 0—100 km/h în 16 secunde. Viteză maximă 150 km/h. Consum: 5,4 l/100 km la o viteză stabilizată de 90 km/h, 7,3 l/100 km la 120 km/h și 7,6 l/100 km în oraș.

20. VOLVO 740 TURBO

Impozantă, echilibrată, dar în special foarte spațioasă, Volvo 740 este construită după soluțiile cele mai moderne, beneficiînd și de un grad de accesoriezări ridicat. Este dotată cu oglinzi retrovizoare acționate electric, geamuri

fumurii, de asemenea acționate electric, scaunele din față cu încălzire, proiectoare pentru ceață, închiderea centralizată a ușilor, jante din aliaj ușor, anvelope late de secțiune joasă, sistem de frinare dotat cu corector de frinare electric ABS.

Fișa tehnică: motor 4 cilindri în linie amplasat longitudinal la partea din față. Cilindree 1 986 cmc, alezaj x cursă 88,9 x 80,0 mm, raport de compresie 7,5:1, putere maximă 163 C.P. la 5 400 rot/min, cuplu maxim 24,5 kgfm la 3 000 rot/min. Alimentare prin injecție electronică de benzină și turbocompresor cu schimbător de căldură. Performanțe: accelerație de la 0—100 km/h în 9,3 secunde. Viteză maximă: 200 km/h. Consum mediu 9,9 l/100 km.

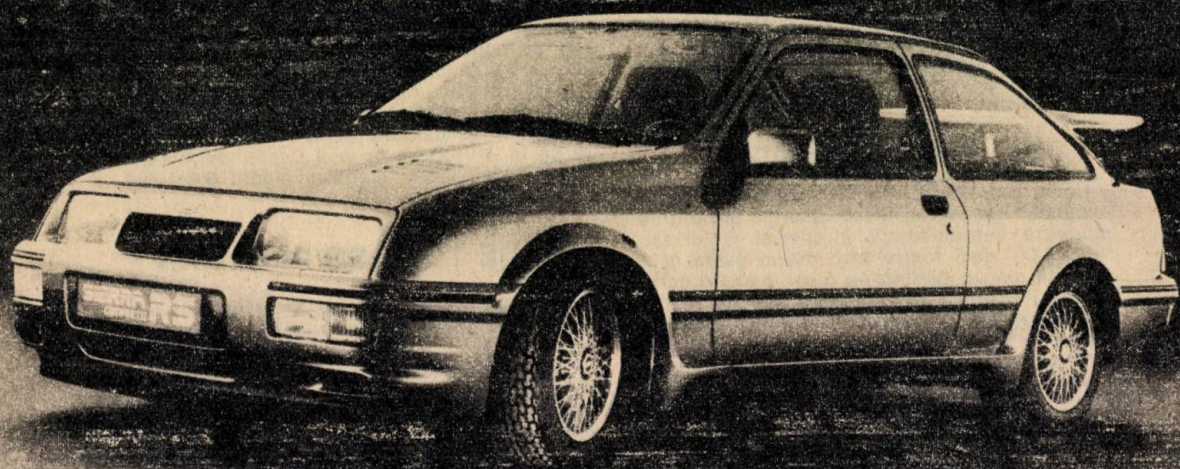
21. DE TOMASO PANTERA

Xever Jehle din Liechtenstein este preparator de automobile de performanțe foarte ridicate. Una din creațiile sale este și acest De Tomaso Pantera, căruia i s-au adus cîteva îmbunătățiri capabile să sporească accelerația, viteza maximă și ținuta de drum ale mașinii. Astfel, pornind de la motorul de serie care dezvoltă deja 300 C.P. Xever Jehle a realizat versiuni noi mai „împinse”. Este vorba de un motor la care s-a modificat numai carburatia și raportul de compresie obținîndu-se 350 C.P., un motor de 450 C.P., 4 supape pe cilindru și injecție electronică de benzină și un ultim motor supraalimentat cu două turbocompresoare care dezvoltă nu mai puțin de... 650 C.P.

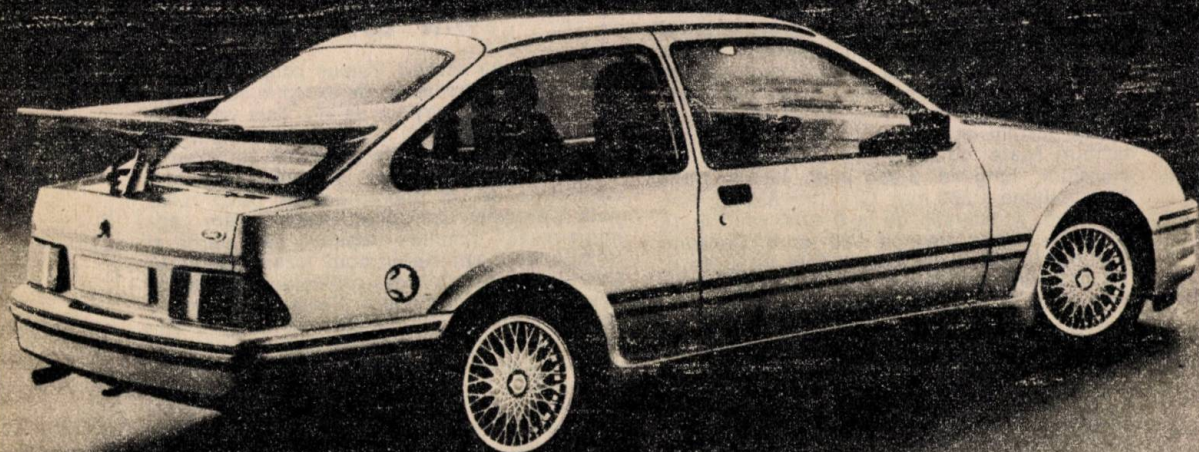
Pentru a asigura o bună ținută de drum și aderență corespunzătoare, mașinii i s-au adus unele modificări și la caroserie prin adaptarea unui spoiler foarte coborît și a unui eleron de dimensiuni mari pentru partea din spate, pentru a asigura portanța necesară la viteze mari. Performanțele pe care le realizează acest automobil: accelerația de la 0—100 km/h în 4 secunde, viteza maximă 335 km/h.

22. TOYOTA COROLLA „TWIN CAM 16”

Sub capota acestui frumos coupé cu 2 uși se ascunde o mecanică de excepție, controlată de un sistem electronic de virf. Este vorba de un motor de 1,6 l cu o chiulasă cu 4 supape pe cilindru alimentat de un sistem de injecție electronică. Alimentarea și aprinderea sînt controlate de un microprocesor TCCS (Toyota Computer Controlled System) care „administrează” simultan regimul de ralanti și funcționarea admisiei în două faze: la regimuri scăzute de funcționare, ordinatorul comandă deschiderea unei singure clapete pe cilindru, deci admisia făcîndu-se printr-o singură supapă, lucru care generează puternice turbulențe în camera de combustie reducînd astfel consumul. La plin regim, deci cînd se face apel la puterea maximă, se deschide și cea de a doua clapetă, cele două supape de admisie funcționînd simultan. Acest nou tip de funcționare ajutat de fantasticele progrese ale electronicii, permite obținerea unei puteri de

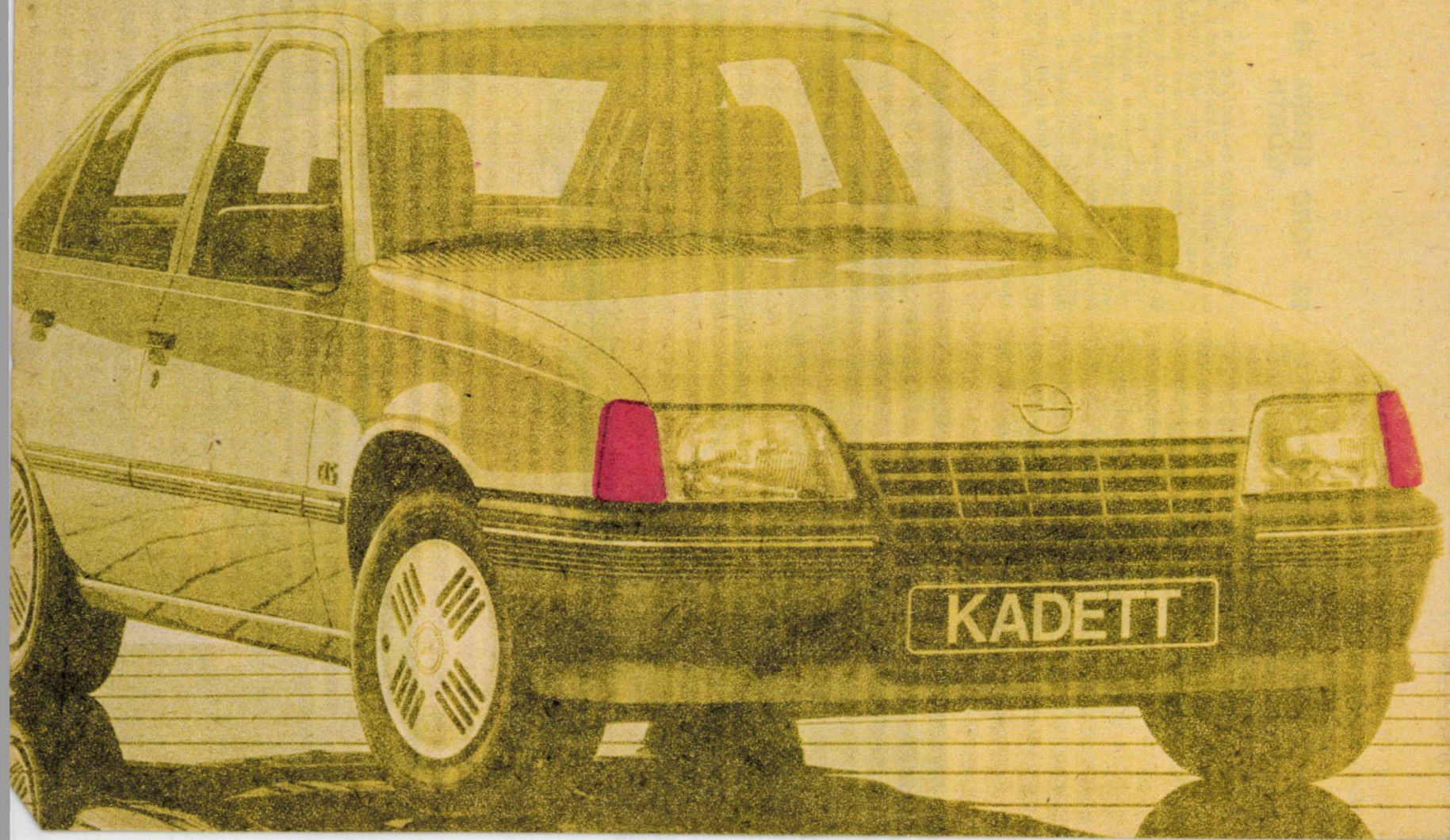


23



ALBUM AUTO

24



124 C.P. la o cilindree de 1 600 cmc, fără supraalimentare. Dar funcția ordinatorului nu se oprește aici; acesta asigură în mod egal și diagnosticarea funcționării motorului. În cazul când apar neregularități în funcționarea motorului sau în caz de pană, conducătorul este avertizat, iar la atelierul de reparații mecanicul poate ști imediat despre ce este vorba, găsind defecțiunea memorizată în computer.

Fișa tehnică. Motor 4 cilindri în linie, amplasat longitudinal la partea din față. Cilindree 1 588 cmc, alezaj x cursă 85 x 70 mm. Raport de compresie 9,5:1. Putere maximă 124 CP la 6 000 rot/min. Transmisie pe roțile din spate. Ambreiaj monodisc uscat și cutie de viteze cu 5 trepte. Sistemul de frînare cu discuri pe 4 roți și servofrînă. Performanțe: accelerație de la 0 la 100 km/h în 8,9 s. Viteză maximă 195 km/h. Consum: la viteza stabilizată de 90 km/h—6,2 l.

23. FORD SIERRA RS COSWORTH

Modelul realizat de uzina Ford în colaborare cu specialiștii firmei Cosworth are o accentuată vocație sportivă, întrunind o serie de soluții tehnice aplicate, în general, la automobilele de competiție. Caroseriei, două volume și jumătate, cu două uși, i-au fost aduse o serie de modificări: spoiler integral, pasaje la roți largite și o amplă aripă deportantă montată la partea din spate, pentru a mări performanțele aerodinamice ale mașinii, pentru a putea monta roți supradimensionate și, în special, pentru a mări portanța la sol, lucru absolut necesar în cazul unui automobil care atinge viteza de 240 km/h.

Fișa tehnică. Motor 4 cilindri în linie, ampla-



sat la partea din față, 1 994 cmc, alezaj x cursă 90,8x77,0 mm, raport de compresie 8:1, putere maximă — 200 CP la 6 000 rot/min. Alimentare cu injecție electronică Weber/Marelli și turbocompresor Garrett T3. Distribuție cu două axe cu came în cap antrenate de curea dințată. Transmisia pe roțile din spate, cutie de viteze cu 5 trepte Borg Warner și diferențial autoblocant. Frâne cu discuri pe toate roțile, cele din față ventilate. Anvelope 215/50 VR 16. Performanțe: accelerație de la 0—100 km/h în 7 secunde. Viteză maximă 240 km/h.

24. OPEL KADETT 1,3 GLS

Fruct al celor mai avansate tehnologii de fabricație, noul Kadett (declarat mașina anului 1985), are o caroserie cu două volume, bine proporționată și foarte atent studiată din punct de vedere aerodinamic. Coeficientul său de penetrație în aer este excepțional pentru un automobil din categoria sa: 0,32. În ceea ce privește sistemul de propulsie, Opel Kadett este echipat cu cinci tipuri de motoare, alimentate cu benzină sau motorină, pornind de la motorul 1,2 S de 55 C.P., până la 1,8 i, de 115 C.P.

Fișa tehnică: motor 4 cilindri în linie răciți cu apă, plasat la partea din față a automobilului. Cilindree 1 297 cmc, alezaj x cursă 75x73,4 mm, raport de compresie 9,2:1, putere maximă 75 C.P. la 5 800 rot/min. Distribuție cu axă cu came în cap, comandată de curea dințată. Transmisie pe roțile din față, prin ambreiaj monodisc uscat și cutie de viteze cu 5 trepte. Dimensiuni: lungime — 3 990 mm, lățime — 1 636 mm, înălțime — 1 380 mm. Greutate: 895 kg. Performanțe: accelerație de la 0—100 km/h în 13,5 secunde. Viteză maximă — 160 km/h. Consum: 4,9 l/100 km la o viteză stabilizată de 90 km/h; 6,4 l/100 km la 120 km/h; 7,4 l/100 km în oraș.

25—26. SKODA 130 L ȘI RAPID 130

Începând din anul 1985, gama de autoturisme produse de uzina din Mlada Boleslav s-a îmbogățit cu două noi modele. Este vorba de Skoda 130 L și Skoda Rapid 130. La exterior, noul model Skoda 130 L se distinge prin grupurile optice pentru semnalizare, de dimensiuni mari, vizibile atât din față cât și din lateral, prin noua mască, prin farurile rectangulare, prin spoiler și prin noile grupuri de semnalizare de la partea din spate. La partea mecanică se remarcă o cutie de viteze cu 5 trepte, un disc de ambreiaj de dimensiuni mai mari (190 mm în loc de 180 mm), cât și o redimensionare a punții posterioare, prevăzută cu brate de remorcă și cu un unghi de pendulare de 32°.

Folosind aceeași mecanică ca la modelul 130 L, Skoda Rapid este un coupé cu o linie generală plăcută, destinat amatorilor de automobile de tip sport. La interior este dotat cu o aparatură de bord completă (tuometru, presiune ulei, temperatură apă) tipică acestui gen de autoturism, scaune anatomice și centuri de siguranță și pentru scaunele din spate și volan sport. La exterior se remarcă oglinzi retrovizoare, jante late din aliaj ușor și anvelope de secțiune joasă.

Fișa tehnică: motor 4 cilindri montat longitudinal în consolă la partea din spate a automobilului. Cilindree 1 289 cmc, alezaj x cursă 75,5x72 mm, raport de compresie 9,7:1. Putere maximă 60 C.P. la 5 000 rot/min. Răcirea cu apă. Performanțe: accelerație de la 0—100 km/h în 15 secunde. Viteză maximă: 150 km/h. Consum: 8,2 l/100 km la 120 km/h și 8,9 l/100 km pentru circulația urbană. Pentru Rapid: 5,5 l/100 km la o viteză constantă de 90 km/h, 7,4 l/100 km la viteza de 120 km/h și 8,1 l/100 în regim de oraș.





DIAVOLII ROȘII ÎN ACȚIUNE

Fotografia aceasta rămâne un document în istoria campionatului mondial de formula 1. Ea surprinde un moment în care, la stand, în timpul cursei de la Imola, din 1983, echipa de asistență tehnică a „scuderiei” Ferrari schimbă roțile și alimentează cu benzină mașina lui Patrick Tambay. Două sezoane, mecanicii din campionatul mondial au făcut asemenea operațiuni, dând dovadă de o adevărată măiestrie (și, evident, de rapiditate) în minuirea cricurilor, a roților, a chellor automate și a furtunurilor de combustibil. Un spectacol mai mic, în cadrul marelui spectacol al cursei propriu-zise luase naștere, în acel an, la flecare. Întrecere în parte, sporind cota de interes a întregii manifestări. S-a vorbit, pe atunci, și de recorduri în materie, mecanicii lui Bernie Ecclestone (Brabham) reușind să coboare până la 16 secunde timpul de oprire a unei mașini la stand. Apreciind însă că astfel de operațiuni, desfășurate contracronometru, devin periculoase, federația internațională de specialitate a interzis, începând din 1984, alimentarea cu benzină a mașinilor pe timpul cursei. Această măsură n-a suprimat însă total exhibițiile „diavolilor roșii” din echipa Ferrari și ale colegilor lor din alte formații, deoarece mașinile de formula 1 continuă și astăzi să oprească pentru a li se schimba roțile sau pentru alte intervenții urgente. Unele opresc la standuri. Altele opresc pe pistă, orlunde se nimerăște, pentru că turbocompressoarele au făcut motoarele din ce în ce mai „gurmande” și penele de benzină au devenit astăzi monedă curentă în Marile Premii de formula 1.

VERIFICAȚI-VA CUNOȘTINȚELE

1. Cine și cînd a făcut prima descriere a unei articulații cardanice și cine a brevetat-o?

2. Cine a făcut prima descriere a diferențialei și cine și cînd l-a brevetat?

3. Cine și cînd a obținut primul brevet din lume pentru procesul de fabricație a cauciucului elastic din cauciuc natural amestecat cu 2-3% praf de sulf și apoi pus la „copt” (vulcanizare)?

4. Cine și cînd a inventat bobina de inducție?

5. Cine și cînd a inventat bateria de acumulare?

6. Cine și cînd a inventat bujia?

7. Cine și cînd a inventat dinamul electric?

8. Cine și cînd a inventat frîna cu aer comprimat?

9. Cine, cînd și unde a prezentat primul automobil din lume, care avea sisteme multiple de frînare și de direcție, noi forme de articulații, organe și angrenaje, jante metalice cu spițe de oțel și anvelope din cauciuc plin?

10. Cine și cînd a construit pentru prima oară un motor cu gaz în doi timpi și apoi un motor pe benzină, în patru timpi, cu aprindere electrică?

11. Cine și cînd a construit primul automo-

bil din lume cu motor pe benzină cu patru roți?

12. Cine, cînd și unde a obținut primul brevet din lume pentru un pneu, format dintr-o cameră de aer și o anvelopă protectoare din pînză cauciucată?

13. Cine și cînd a inventat motorul cu ardere internă cu autoaprindere prin compresie?

14. Cine, cînd și la ce model de autoturism a realizat pentru prima dată în lume, transmisia prin arbore cardanic și pinioane, înlocuind astfel lanțul Gall și curețele de transmisie?

15. Cine și cînd a utilizat primul, aprinderea prin magnetou și bobine la autoturismele de serie, fără a fi nevoie de bateria de acumulare?

16. Cine și cînd a brevetat primul autoturism din lume care avea motorul la spate, după care urma ambreiajul, cutia de viteze, radiatorul și puntea din spate fără diferențial?

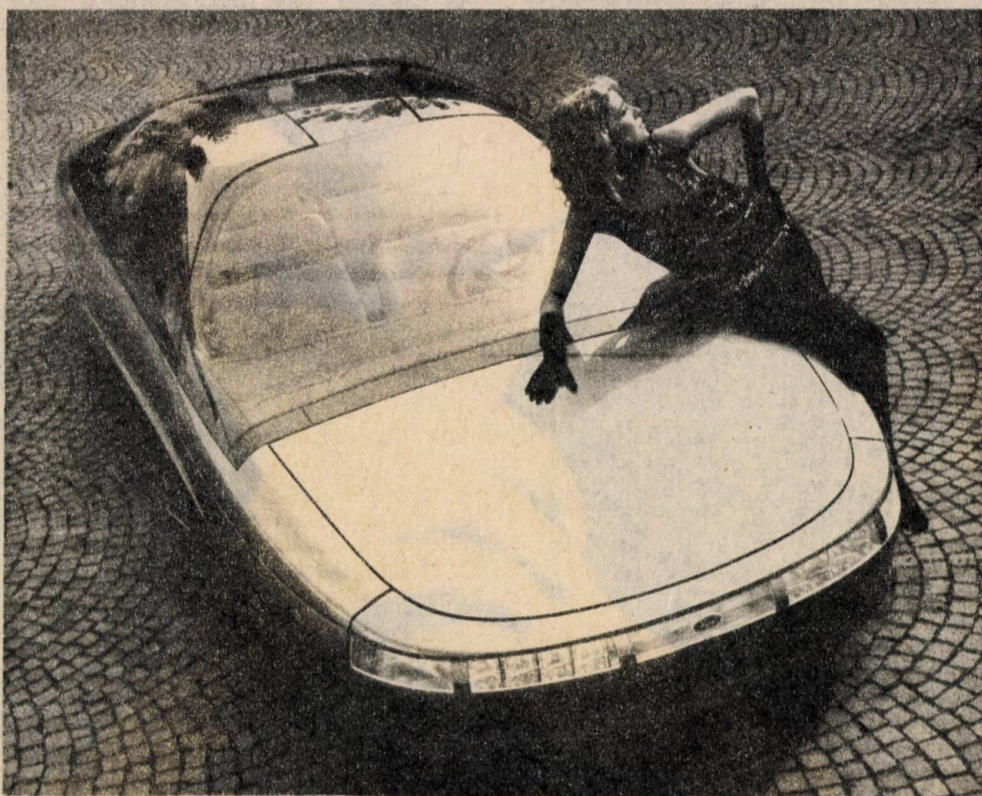
17. Cine, unde și cînd a prezentat primul autoturism din lume cu un convertizor sonic, care elimina ambreiajul, cutia de viteze, arborii cardanici și diferențialul?

(Răspunsurile la pag. 286)
Ing. ION D. MAN



Răspunsuri.

1. Învățăutul Filon din Bizanț, prin anul 250 î.e.n.; articulația cardanică a fost brevetată de matematicianul italian Geronimo Cardan (1501—1576) al cărui nume îl poartă.
2. Genialul Leonardo da Vinci (1452—1519) a făcut prima descriere a diferențialului; acesta a fost brevetat de Onésiphore Pecqueur la 25 aprilie 1828.
3. Americanul Charles Goodyear (1800—1860) a brevetat în anul 1844 procedeul de fabricare a cauciucului din cauciuc natural și sulf.
4. Bobina de inducție a fost inventată de matematicianul și electricianul Ruhmkorff Heinrich Daniel (1803—1877) în anul 1855.
5. Bateria de acumulare a fost inventată de fizicianul francez Planté Gaston (1834—1889) în anul 1859.
6. Bujia a fost inventată de mecanicul francez Jean Joseph Etienne Lenoir în anul 1860.
7. Dinamul electric a fost inventat de electricianul francez Gramme Zénobe (1826—1901) în anul 1868, valorificând experiențele lui Pacinotti (1861) și Siemens (1866—1867).
8. Frâna cu aer comprimat a fost inventată de inginerul american Westinghouse George (1846—1914) în anul 1868.
9. Studentul-inginer Dumitru Vădescu, în anul 1880 (la vârsta de 20 ani) când și-a făcut apariția pe străzile Parisului, la comanda unei trăsură-automobile cu aburi, concepută de el.
10. Inginerul german Benz Karl Friederich (1844—1929) a brevetat primul motor cu gaz în doi timpi și în anul 1885 motorul în patru timpi cu benzină.
11. Inginerul german Daimler Gottlieb (1834—1900) a brevetat în anul 1886 primul automobil din lume cu patru roți și cu motor pe benzină.
12. Medicul veterinar scoțian John Boyd Dunlop (1840—1921) a brevetat în anul 1888, la Dublin, primul pneu din lume.
13. Inginerul german Diesel Rudolf (1858—1913) a brevetat în anul 1892 motorul cu ardere internă cu autoaprindere prin compresie.
14. Francezul Louis Renault a inventat în anul 1898 transmisia prin arbore cardanic și pinioane, cu ocazia fabricării autoturismului denumit „Voiturette Renault 3/4 CV De Dion”.
15. Americanul Henry Ford (1863—1947) a utilizat primul, în anul 1908, aprinderea prin magnetou și bobine la autoturismele de serie.
16. Inginerul român Persu Aurel a inventat în anul 1924 autoturismul cu caracteristicile enunțate.
17. Savantul de renume mondial Constantinescu Gh. (1885—1965) a prezentat în anul 1926, la Expoziția Internațională de la Paris primul autoturism din lume cu convertizor sonic, care apoi a fost brevetat.



LEGENDA CONTINUĂ



1885-1985

Sînt oameni pentru care motocicletă constituie o pasiune dincolo de motivațiile comune și imediate. Istoria acestei pasiuni se confundă cu legenda ei. Legenda frumoasă și continuă care începe în anul 1885 cînd G. Daimler plasează pe o bicicletă din lemn motorul cu ardere internă realizat de el. Acest gen de „construcție automobilă” va dobîndi numele de „motocicletă” în 1897 cînd frații Werner expun la Salonul ciclismului de la Paris o bicicletă obișnuită dotată cu un motor de 3/4 CP, construcție mai „perfecționată” a cărei greutate ajungea „doar” la 30 kg. Primele motociclete construite în serie apar în anul 1898, fiind realizate de Hildebrand și Wolfmüller.

În principiu toate motoarele aveau cursa lungă, progrese notabile făcîndu-se odată cu răsturnarea raportului între alezaj și cursă, crearea de aliaje ușoare pentru chiulasă și cilindri și îmbunătățirea raportului de compresie. Creșterea regimului de turație, obținerea unei viteze liniare mici a pistonului, îmbunătățirea alimentării și folosirea supapelor cu diametre mari au fost primele elemente pozitive legate de motorul cu alezajul mai mare decît cursa. Primul motor „pătrat” a fost elaborat de Moto Guzzi în anul 1919. Era o extraordinară piesă mecanică, un motor de curse de 500

cmc. cu 8 cilindri în V la 90° și 8 carburatoare, alezaj-cursă 82 x 82, motor răcit cu apă ce furniza în jur de 70 CP la 12.000 rot/min., iar cutia de viteze cu 6 trepte imprima motocicletei o viteză de 270 km/h! Acest motor încorporează deja multe soluții tehnice de avangardă, preluate de tehnica actuală: axă cu came în chiulasă, patru supape pe cilindru, blocul motor ce cuprindea în comun cutia de viteze și ambreiajul. Mărirea raportului de compresie de la 4 : 1 în 1920 la 7 : 1 în 1940, pînă la 11 : 1 la motocicletele de serie realizate în prezent, a dus la îmbunătățirea randamentului termodinamic al motoarelor.

Pași importanți într-o manieră determinantă s-au realizat în direcția siguranței și facilitării pilotării prin simplificarea și standardizarea comenzilor. Pînă în anul 1920 multe motociclete aveau încă ambreiajul comandat prin pedală, cu o manetă suplimentară pe ghidon. Existau de asemenea manete pentru aer, benzină, avans. Schimbătorul de viteze fiind plasat undeva în zona rezervorului se acționa cu mîna, manevra devenind foarte incomodă, mai ales în cazul motocicletelor solo. Schimbătorul la picior apare la sfîrșitul anilor '20 la motocicletele sportive engleze. Comanda rotativă a accelerației este o invenție americană ce datează din 1925. Pentru reglarea automată a avansului la aprindere a trebuit așteptat anul 1940. Completa unificare a comenzilor pe care o cunoaștem astăzi se situează la nivelul anilor '60 prin efortul constructorilor și reglementărilor ce au impus plasarea pedalei schimbătorului de viteze pe stînga și a celei de frîna pe dreapta. Motoarele în patru timpi au făcut un deosebit progres prin renunțarea la supapele laterale și plasarea lor în chiulasă. După o perioadă de tatonare prin Triumph-Ricardo 500 în 1921, Wanderer 700 în 1925, Rudge 350—500 în 1926, plasarea a patru supape pe cilindru se impune aproape la toate mărcile după care în 1973 Yamaha 500 relansează această soluție tehnică. De asemenea distribuția trece de la una la două axe cu came în chiulasă ceea ce a dus la îmbunătățirea regimului de turație a motorului și implicit la creșterea puterii acestuia. Teava de eșapament, mai ales în ultimii ani a fost obiectul a numeroase studii pentru îmbunătățirea efectului extractiv al gazelor arse și silențiozității. Motocicletele cu mai mulți cilindri adoptă tuburile și camerele compensatoare aparînd tot odată modele cu o singură teavă gen „patru în unu”, soluție impusă nu numai de moda ci și de tehnică.

Motorul în doi timpi care la începutul carierei sale ancra frecvent bujiile, se supraîncălzea, scotea mult fum, a făcut progrese remarcabile. În concursurile de viteză a luat practic locul motorului în patru timpi, motor care a

avut decenii întregi o poziție privilegiată. Nu se folosește însă decât în variante mici și medii de cilindree, motorul de competiție în doi timpi rămânând totuși un mare devorator de carburant. În etapele evolutive s-au remarcat: Garelli 1919, DKW brevet Schnurle 1925 cu piston plat și două transfere opuse, Gillette-Hérstal 1926 cu distribuitor rotativ, DKW 1931 cu admisie cu lamele, Zündapp brevet Schauer 1933 cu piston plat și trei transfere, TWN 1938 cu patru transfere, MZ 1952 cu disc rotativ, Piaggio-Vespa 1962 cu admisie reglabilă și Yamaha 1972 cu cinci transfere și admisie cu lamele. Astăzi se încearcă folosirea la maximum a posibilităților oferite de toate aceste soluții. Altele mult mai sofisticate sînt aplicate numai la motoarele de competiție. Progresele industriei metalurgice au permis fabricarea de cilindri din aliaje ușoare cu suprafețe cromate, trecîndu-se apoi la suprafețe tratate cu nichel și siliciu (Guzzi-Zigolo 1958), soluție modernă aplicată și astăzi pe scară largă. Paralel se realizează camere de ardere cu înaltă turbulență. Cadrul tubular simplu sau dublu-leagăn s-a afirmat definitiv în anii '50 prin meritul constructorilor europeni. Astăzi se observă o deosebită tendință în folosirea aluminiului și a aliajelor ușoare în forme cu secțiuni pătrate, soluție tehnică adoptată cu predilecție de constructorii japonezi. Odată cu trecerea timpului și suspensiile au căpătat modificări notabile. Furca cu paralelogram deformabil a cedat locul furcii telehidraulice prezentată pentru prima dată în 1936 de BMW. Perfecționat, acest sistem dotat cu amortizare suplimentară cu gaz și dispozitiv anti-dive (ce evită plonjarea spre față în caz de frinare bruscă), echipează toate motocicletele japoneze de medie și maximă cilindree începînd cu anul 1980. Pentru furca posterioară s-au adoptat mai multe soluții, bune rezultate dînd furca oscilantă prezentată de Moto Guzzi în 1928 și perfecționată de Velocette în 1938. După 30 de ani de dominare absolută, sistemul începe să cedeze locul creațiilor tip „Mono Cross” Yamaha 1973, cu elementul amortizor plasat aproape orizontal; „Pro-Link” Honda 1978, unde unicul amortizor central este plasat vertical; sau „Mono Lever” BMW poziționat vertical-lateral.

Multe decenii au dominat roțile cu jante din oțel cu spițe. În 1938 apar primele jante din

aluminiiu. În anii '70 apar roțile turnate din aliaje ușoare ce garantează o mare rigiditate torsională și dimensională. Le lipsește însă elasticitatea, motiv pentru care nu sînt folosite la motocicletele tot-teren.

Frînele erau inițial montate numai la roata posterioară, din 1927 extinzîndu-se și la roata din față, trecînd pe sistemul tambur lateral. În 1937—38 BMW lansează frînele de diametre mari cu dublă camă. Cel mai important salt înainte se face însă odată cu apariția puternicelor frîne-disc cu comandă hidraulică, foarte eficace și rezistente la supraîncălzire, frîne ce echipează pentru prima dată o motocicletă de serie, Honda 750 cu 4 cilindri, în anul 1968. Se remarcă apoi comanda „integrală” introdusă de Guzzi în 1974 și diferitele sisteme antiblocaj. Pneurile se îmbunătățesc începînd cu anul 1925 cînd dispăre talonul. În anii '60 odată cu apariția supermotocicletelor se pun mari probleme fabricanților de anvelope. Diametrele scad pînă la 16 țoli, iar secțiunile cresc pînă la 4,75. Pentru creșterea rezistenței carcasele se ranfursează cu nailon, iar din 1983 apare structura radială. Desenul benzii de rulare este studiat pentru îmbunătățirea ținerii de drum în condiții diverse de exploatare. S-au introdus de asemenea pneurile „tubeless” fără camere de aer, foarte ușoare, extrem de rezistente, la care dispăre pericolul de explozie. În ceea ce privește transmisia finală, aceasta se realizează la majoritatea motocicletelor prin lanț (în prezent autolubrifiat), sau prin ax cardanic la motocicletele grand-turism, pentru robustețea în funcționare și întreținerea nepretențioasă. Folosit de motocicletele cu arborele motor plasat longitudinal, axul cardanic dotează motocicletele FN cu 4 cilindri model 1904, BMW 1923, Guzzi 700—1965, Honda 1000—1974, Yamaha XZV 1983 ș.a.

Caracteristicile tehnice, dotările suplimentare, triumful electronicii și nu în ultimul rînd designul modern rezultat al colaborării dintre om și computer, cu experimentări riguroase la standurile de probe și în tunelele de vînt, fac ca diferența dintre motocicletă de azi și „străbunica” ei de acum 100 de ani să fie abisală. Împreună sînt totuși eroinele aceleiași legende prestigioase și romantice. O legendă frumoasă și continuă...

Dan NĂSTASE



autoturism

REVISTĂ EDITATĂ DE FEDERAȚIA
AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

actualități

File de carnet

ȘOSEAUA
pe o bandă de
TELEX

meridiane

SPORT

CITITORII
ÎNTREABĂ,
DIRECȚIA
CIRCULAȚIE
RĂSPUNDE

SERVICE

POȘTA MOTO

METEO

IDEI ÎN AVANGARDĂ

DIALOG

NOUTĂȚI

CABINET JURIDIC



Abonamentele se fac la oficiile
poștale, prin factorii poștali și di-
fuzorii din întreprinderi și institu-
ții.

Cititorii din străinătate se pot
abona prin Rompresfilatelica —
sectorul Export-Import-Presă P.O.
Box 12 201, telex 10 376, presfir
București, Calea Griviței nr.
64—66.

A

U

T

O

-

8

6



A

L

M

A

N

A

H

Lei 20